

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA EVROPSKÉ INTEGRACE

Letecká přeprava osob České republice

Passenger Air Transport in the Czech Republic

Student: Linda Marešová

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Daniel Marek.

Ostrava 2011

Prohlášení

„Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně všech příloh vypracovala samostatně. Všechny použité zdroje uvádím v seznamu použité literatury.“

Valašské Meziříčí 10. května 2011

Linda Marešová

Obsah

Úvod	4
1. Letecká doprava v EU	6
1.1 Letecká doprava v primárním právu	7
1.1.1. Smlouva o fungování Evropské unie	7
1.1.2. Listina základních práv Evropské unie	8
1.2. Vztah letecké dopravy a jiných aktivit EU	9
1.2.1. Politika na ochranu spotřebitele	9
1.2.2. Jednotný vnitřní trh	12
1.3. Jednotný trh leteckých služeb	12
1.3.1. 1. liberalizační balíček	13
1.3.2. 2. liberalizační balíček	14
1.3.3. 3. liberalizační balíček	15
1.4. Jednotné evropské nebe	16
1.4.1. Rámcové nařízení	17
1.4.2. Nařízení o poskytování služeb	17
1.4.3. Nařízení o vzdušném prostoru	18

1.4.4.	Nařízení o interoperabilitě	18
1.5.	Jednotné evropské nebe II	19
2.	Letecká doprava v ČR	23
2.1.	Úřad pro civilní letectví	24
2.2.	Mezinárodní letiště v ČR	26
2.2.1.	Letiště Praha Ruzyně	26
2.2.2.	Letiště Brno Tuřany	27
2.2.3.	Letiště Leoše Janáčka Ostrava	28
2.2.4.	Letiště Pardubice	29
2.2.5.	Letiště Karlovy Vary	29
3.	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 a jeho uplatnění v ČR	30
3.1.	Vývoj nařízení č. 1107/2006	32
3.1.1.	Předcházející aktivita EU	32
3.1.2.	Návrh nařízení č. 1107/2006	33
3.1.3.	Připomínky k návrhu nařízení č. 1107/2006	35
3.2.	Užití nařízení č. 1107/2006 v ČR	37
3.2.1.	Určení míst příjezdu a odjezdu	37
3.2.2.	Časové standardy	39

3.2.3.	Odpovědnost za pomoc na letištích	41
3.2.4.	Normy kvality pro pomoc	42
3.2.5.	Odpovědný subjekt	43
	Závěr	45
	Seznam použité literatury	46
	Seznam použitých zkratek	
	Seznam Tabulek	
	Seznam grafů	
	Seznam obrázků	
	Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
	Seznam příloh	

Úvod

Tématem této bakalářské práce je letecká přeprava osob a to v prostředí Evropské unie a také České republiky. Letecká doprava je totiž odvětvím dynamicky se rozvíjejícím a stále nejbezpečnějším druhem dopravy, ať už osobní nebo nákladní. Zároveň je součástí dopravní politiky EU, což znamená, že je také předmětem i nástrojem integračního procesu v Evropě.

První kapitola je tedy zaměřená na leteckou dopravu v rámci dopravní politiky EU. V této kapitole je věnována pozornost právním podkladům letecké dopravy tak, jak je uvádí Smlouva o fungování Evropské unie. Protože se civilní letecká doprava pochopitelně dotýká i života občanů členských států, je uvedena i její souvislost s Listinou základních práv EU. Co se týče úpravy sekundárním právem, budou rovněž zmíněny i klíčové aktivity EU v rámci letectví.

Leteckou dopravu a potažmo celou dopravní politiku nelze vnímat jako samostatný celek vytržený z kontextu cílů Evropské unie. Toto téma totiž přímo koreluje s jinými politikami EU. Proto je nutné zmínit i souvislosti s jinými politikami a to konkrétně s politikou na ochranu spotřebitele a jednotným vnitřním trhem.

V druhé kapitole je pak přiblíženo prostředí České republiky. V úvodu bude krátce přiblížen význam letectví v ČR, ale i význam českého letectví ve světě. Část této kapitoly bude věnována i institucionálnímu prostředí letecké dopravy v ČR, zejména pokud jde o úlohu Úřadu pro civilní letectví.

Samotný institucionální rámec pro uskutečňování služeb letecké dopravy samozřejmě nestačí. Proto je další podkapitola věnována pěti největším letištím na území ČR, a to letišti Praha Ruzyně, Brno Tuřany, Leoše Janáčka, Západočeskému letišti a letišti Karlovy Vary.

Poslední kapitola je spíše rozбором uplatnění nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1107/2006 o právech cestujících se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě právě v České republice. Výběr tohoto nařízení je dán jeho významem. Navíc je to také „ukázkový“ příklad prolínání několika

politik EU. Výsledkem tohoto nařízení je mimo jiné povinnost letišť s ročním objemem více než 150 000 odbavených cestujících uveřejnit normu kvality poskytování služeb v daném nařízení uvedených. Tyto normy budou také předmětem srovnávání v rámci třetí kapitoly.

Celé téma této práce je ovšem příliš široké, než aby bylo kvalitně vměstnáno do několika málo stran. Proto je obsah obou prvních kapitol omezen pouze na informace související s částí třetí. Cílem těchto dvou kapitol je tak podat informační základ pro pochopení poslední kapitoly. To se týká také části věnované projektu jednotného evropského nebe, který leteckou dopravu představuje jako perspektivní součást dopravní politiky, kterou bude využívat stále více a více lidí.

Cílem poslední kapitoly a tedy celé práce je srovnat požadavky zmíněného nařízení s reakcí pěti největších českých letišť, z nichž čtyři mají povinnost zveřejnění normy kvality.

1. Letecká doprava v EU

Oblasti působení Evropské unie (EU) jsou podle Smlouvy o fungování Evropské unie,¹ hlavy 1. rozděleny na oblasti, ve kterých má EU výlučnou pravomoc, pak na oblasti, v nichž své pravomoci sdílí se členskými státy, a na oblasti, které unie koordinuje, podporuje a doplňuje svou činností. Letecká doprava jakožto součást dopravní politiky náleží do skupiny sdílených pravomocí. To znamená, že členské státy mají možnost vytvářet a přijímat právně závazné legislativní akty, stejně jako orgány EU. Co konkrétně to znamená?

Podle článku 2 SFEU v oblastech sdílených pravomocí „členské státy vykonávají svou pravomoc v rozsahu, v jakém ji Unie nevykonala“ a zároveň „v rozsahu, v jakém se Unie rozhodla svou pravomoc přestat vykonávat.“ Legislativní činnost členských států na základě této definice nelze chápat jako okrajovou. Aktivita orgánů EU se totiž řídí principem subsidiarity² a proporcionality.³ Zároveň národní legislativní činnost není ani kontraproduktivní vzhledem k činnosti EU, protože národní právo nesmí být v rozporu s právem EU a v případě kolize národního práva s právem Unie, má *acquis communautaire*⁴ přednost, to znamená, že vnitrostátní norma, která je v rozporu s unijní, zůstává neaplikovaná. [2]

Členskému státu je tedy ponechána možnost vydávat legislativní akty, které by měli odpovídat hospodářským, sociálním a jiným specifickým podmínkám tohoto státu, přičemž je maximálně přispíváno k efektivní činnosti orgánů EU, které nejsou přehnaně zahlcovány.

¹ V textu také jako SFEU nebo Smlouva. [1]

² „Podle zásady subsidiarity jedná Unie v oblastech, které nespádají do její výlučné pravomoci, pouze tehdy a do té míry, pokud cílů zamýšlené činnosti nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy na úrovni ústřední, regionální či místní, ale spíše jich, z důvodů jejího rozsahu či účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie.“ (Smlouva o Evropské unii, čl. 5 odst. 3) [1]

³ „Podle zásady proporcionality nepřekročí obsah ani forma činnosti Unie rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů Smluv.“ (Smlouva o Evropské unii, čl. 5 odst. 4) [1]

⁴ Souhrn všech právních norem, pravidel (tj. závazných i nezávazných), které se vztahují k činnosti Evropských společenství a Evropské unie. (M. Kudelová, 2007)

1.1. Letecká doprava v primárním právu

1.1.1. Smlouva o fungování Evropské unie

Smlouva o fungování Evropské unie je zrevidovanou zakládající Smlouvou o Evropských společenstvích podle znění Lisabonské smlouvy⁵. V této smlouvě je dopravě věnována celá hlava, a to Hlava IV., články 90 – 100. To znamená, že již v době zárodku evropské integrace ve druhé polovině 20. století, tedy v době, ze které pochází původní znění Smlouvy o fungování Evropské unie, hrála doprava významnou úlohu pro účely zakládajících Smluv. V článku 90 je uvedeno, že naplňování cílů Smluv pomocí dopravy je sledováno v rámci dopravní politiky. Z obsahu celé Hlavy vyplývá nepřehlédnutelný význam této politiky, protože umožňuje volný pohyb osob, zboží a služeb a napomáhá k životaschopnosti Jednotného vnitřního trhu. (ec.europa.eu) V posledním článku této Hlavy je pak zmínka i o letecké dopravě v souvislosti s vydáváním legislativních aktů – Evropský parlament a Rada jsou oprávněni k přijetí vhodných opatření pro tento druh dopravy, a to pouze řádným legislativním postupem⁶ a po konzultaci s Evropským hospodářským výborem a Výborem regionů.⁷ Letecká doprava je tedy předmětem úpravy sekundárním právem, čemuž bude věnováno několik následujících podkapitol.

Ve Smlouvě o fungování Evropské unie je kromě právního podložení aktivit Evropské unie v letectví, také ukotveno evropské občanství. Tento druh občanství byl poprvé uveden Maastrichtskou smlouvou v roce 1992. Zahrnuje práva jednak politická a jednak hospodářská. Mezi výhody tohoto „doplňkového“ občanství patří „právo svobodně se pohybovat a pobývat na území členských států.“ (Smlouva o fungování Evropské unie, čl. 20 odst.2a)

⁵ Podepsána dne 13. 12. 2007 a v platnost vstoupila dne 1. 12. 2009. [1]

⁶ Řádný legislativní postup podle článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie. [1]

⁷ Evropský parlament zastupuje zájmy občanů zemí, které jsou členy Evropské unie, má kontrolní a legislativní pravomoc. Rada EU (v textu též Rada), kolektivní nepermanentní orgán EU hájící zájmy členských států, její rozsah působnosti je širší, pro účely této práce je důležitá její moc legislativní. Hospodářský a sociální výbor je poradní orgán, někdy též označován jako „most mezi Evropou a jejími občany. Výbor regionů je další poradní orgán, který však zastupuje regionální a místní samosprávné celky. (M. Kudelová, 2007)

1.1.2. Listina základních práv Evropské unie

Tato Listina byla na základě rozhodnutí Evropské rady sepsána již na konci roku 2000, nicméně revidovaná verze se stala právně závaznou až po ratifikaci Lisabonské smlouvy v prosinci minulého roku. Motivem k jejímu sepsání se stalo 50. výročí Všeobecné deklarace o lidských právech z prosince 1958. Listina základních práv nemá za cíl nahradit základní práva a svobody tak, jak je uvádí národní ústavy členských států. Pouze je rozšiřuje o práva, která s sebou nese evropská integrace. Obsah listiny je založen na judikaturách Evropského soudního dvora Evropské unie a Evropského soudu pro lidská práva.⁸ Dále nese odkaz „ústavních tradic a mezinárodních závazků společných všem členským státům, Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod⁹ a sociálních chart¹⁰ přijatých Unií a Radou Evropy.“ (Preamble Listiny základních práv Evropské unie)

Listina je tematicky rozdělena do sedmi hlav a dále do 54 článků, z nichž každý představuje jednotlivá práva. V rámci využití v osobní letecké dopravě je jistě důležitý článek 1., který pojednává o lidské důstojnosti: „Lidská důstojnost je nedotknutelná. Musí být respektována a chráněna.“ Dále článek 6. – právo na svobodu a bezpečnost, článek 8 o ochraně osobních údajů. Jeden z nejdůležitějších článků je pak článek 21, který zakazuje jakoukoli diskriminaci založenou například na pohlaví, rase, majetku, narození, zdravotnímu postižení nebo věku. Dva posledně jmenované atributy souvisí s články 25 a 26, které uznávají a respektují práva starších osob a osob se zdravotním postižením začlenění do společnosti a právo na důstojný život. Výčet by mohl uzavřít jeden ze stěžejních článků a to 38, ve kterém je zaručena vysoká úroveň ochrany spotřebitele.

⁸ Evropský soud pro lidská práva není orgánem Evropské unie.

⁹ Podepsána 1950 státy Rady Evropy, zahrnuje například právo na život, zákaz mučení, zákaz otrockých prací nebo právo na soukromí.

¹⁰ Evropská sociální charta ratifikovaná v roce 1961 členskými státy Rady Evropy a Charta základních sociálních práv pracujících z roku 1989, kterou podepsaly země, jež byly členy Evropského společenství. Práva uvedená v těchto chartách jsou do značné míry shodná. (www.bussinesinfo.cz)

1.2. Vztah letecké dopravy a jiných aktivit EU

1.2.1. Politika na ochranu spotřebitele

Jak už bylo uvedeno v předcházejícím odstavci, každý občan EU má právo na svou ochranu i v případě, že vystupuje jako spotřebitel, a je to právo základní. Jak je uvedeno na vládním informačním portálu Euroskop.cz,¹¹ spotřebitelé žijící na území členských států EU dosahují počtu téměř půl miliardy a na HDP EU se podílejí téměř 58%. Proto je důležité těmto spotřebitelům poskytnout adekvátní ochranu.

Na této ochraně se začalo pracovat již od roku 1975, kdy Evropská komise¹² vytvořila Předběžný program EHS o ochraně spotřebitele. V tomto dokumentu byla představena základní práva spotřebitelů:

- právo na ochranu zdraví a bezpečnosti,
- právo na ochranu hospodářských zájmů (tj. i na náhradu škody),
- právo na informace a vzdělávání,
- právo na sdružování.

Pro tuto politiku se zlomovým stal Jednotný evropský akt z roku 1987. V důsledku tohoto Aktu získala Evropská komise pravomoc navrhnout příslušná opatření, kterými by reagovala na potřeby ochrany spotřebitele tak, jak by se vyvíjel trh a produkty na něm uváděné. Měla také reagovat na upozornění, že některý subjekt na trhu fungování pravidel ochrany spotřebitele ohrožuje nebo přímo porušuje. Následně v roce 1993 Smlouva o Evropské unii dala těmto snahám o ochranu spotřebitele statut sdílené politiky Evropské unie. Dnes je ukotvení této politiky uvedeno ve Smlouvě o fungování Evropské unie, článku 169.

¹¹ Provozuje Odbor informování o evropských záležitostech Úřadu vlády České republiky.

¹² Evropská komise je kombinací správního, výkonného, legislativního a soudního orgánu., hájí zájmy Evropské unie.

Význam pro leteckou dopravu má ochrana spotřebitele proto, že Lisabonská smlouva dala této politice průřezový charakter. To znamená, že požadavky na ochranu spotřebitele musí být vzaty v potaz při formování a provádění ostatních politik EU v případě, že by zde byla návaznost.¹³

Příkladem prolínání ochrany spotřebitele s osobní leteckou dopravou může být nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů. V tomto nařízení je přiznán nárok na pomoc, případně odškodnění cestujícím, kteří využívají služeb dopravců Společenství bez ohledu na to, zda se jedná o let z/na letiště nacházejícím se na území členských států nebo na území třetích zemí. Tuto pomoc/náhradu je povinen poskytnout dopravce, nikoli letiště, a pouze v případech nezpůsobených „mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“(odst. 3 čl. 5 zmíněného nařízení) Těmito okolnostmi, jak uvádí důvodová zpráva tohoto nařízení, by mohly být důsledky „politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.“

V rámci nařízení jsou posílena práva cestujících na informace, protože dopravce musí cestující informovat o důvodech zrušení, zpoždění, přesměrování daného letu nebo o odepření nástupu na palubu. Pokud dopravce nedodrží pokyny uvedené v tomto nařízení, například pokud cestující neinformuje o zrušení jejich letu alespoň dva týdny předem, musí poškozeným cestujícím vyplatit náhradu škody až do výše 600 €. (článek 5 a 7 nařízení) Dále na základě tohoto nařízení má být zvýšená pozornost věnována zejména osobám s omezenou pohyblivostí a dětem bez doprovodu. (článek 11 nařízení)

Nutno podotknout, že zpočátku existence tohoto nařízení se s ním mnoho nízkonákladových dopravců odmítlo ztotožnit. Evropské sdružení nízkonákladových leteckých společností a Mezinárodní sdružení leteckých dopravců toto nařízení dokonce napadlo před Nejvyšším soudem Anglie a Walesu, avšak Evropský soudní dvůr, před

¹³ „Ochrana spotřebitele“(Euroskop.cz)

který celá záležitost dospěla, tuto stížnost zamítl. Nicméně sdělení Komise KOM(2007) 0168, které se touto otázkou zabývalo, poukazovalo na nekalé praktiky, kterými se dopravci snaží nařízení obejít zejména v případě vyplacení peněžitých náhrad, kdy zrušení letu je klasifikováno jako významné zpoždění letu. Proto se cestující mohou setkat s formálním uplatněním nařízení ze strany leteckých dopravců, které by však neodpovídalo podstatě situace, do které se mohou dostat.

Dalším nařízením, kterým jsou posilována práva cestujících na informace v letecké dopravě a také právo na ochranu a bezpečí, je nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2111/2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, a o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce. Dopravci je jeho činnost na území EU zakázána například proto, že stát, který vydal licenci tomuto dopravci, nevyžaduje dostatečná bezpečnostní opatření. Jak je uvedeno v příloze zmíněného řízení, důvodem může být také neochota nebo neschopnost dopravce odstranit závady zjištěné při kontrolách na letištích uvnitř EU nebo také fakt, že některý nečlenský stát rovněž shledal na základě racionálního odůvodnění bezpečnostní opatření provozu leteckých služeb tohoto dopravce za nedostatečné.

Takzvaný „black list“ zakázaných dopravců jsou podle článku 9. tohoto nařízení povinni zveřejnit na svých internetových stránkách letečtí dopravci, letiště i úřady pro civilní letectví¹⁴ a Evropská agentura pro civilní letectví. Účelem je zvýšit informovanost cestujících. K tomu podle nařízení má dále pomoci povinnost smluvního dopravce¹⁵ informovat cestující o totožnosti provozujícího dopravce¹⁶ ještě před uskutečněním daného letu, to znamená nejpozději při nástupu na palubu. (článek 11 nařízení)

¹⁴ Úřad pro civilní letectví na svých webových stránkách odkazuje na adresu ec.europa.eu, ze které je přístup na aktualizovaný seznam zakázaných dopravců; Ministerstvo dopravy České republiky na tento dokument odkazuje přímo.

¹⁵ Smluvní letecký dopravce – „dopravce, který uzavírá smlouvu o přepravě s cestujícím, nebo jestliže smlouva zahrnuje soubor služeb, provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy. Za smluvního leteckého dopravce se považuje také každý prodejce letenek.“ (nařízení č. 2111/2005, čl. 2)

¹⁶ Provozující letecký dopravce – „letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícími nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.“ (nařízení č. 2111/2005, čl. 2)

1.2.2 Jednotný vnitřní trh

Z politik, které zasahují do letecké dopravy, je jednou z opravdu důležitých realizace vnitřního trhu. Smlouva o fungování Evropské unie charakterizuje tento trh jako „prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu v souladu s ustanoveními Smluv.“ (SFEU, čl. 26 odst. 1)

V člancích 28 až 66 Smlouvy o fungování Evropské unie jsou tyto svobody pohybu upraveny. Volný pohyb zboží je zajišťován celní unií. Volný pohyb osob zahrnuje na jedné straně právo usazování (např. zakládání podniků v jiných členských státech), na straně druhé také pohyb pracovní síly za účelem ucházení se o nabízená místa, výkonu zaměstnání a možnost za určitých podmínek zůstat na území daného státu i po skončení zaměstnání. I k tomu může být letecká doprava vhodná. Nicméně volný pohyb služeb letecké dopravy je upraven částí Smlouvy věnované dopravě. Volný pohyb kapitálu zahrnuje jednak volný pohyb plateb, jednak volný pohyb kapitálu, tedy i přímých investic, což může usnadnit rozvoj infrastruktury potřebné pro leteckou dopravu.

1.3. Jednotný trh leteckých služeb

Aby letecká doprava mohla plně přispívat k volnému pohybu osob, zboží a služeb v rámci vnitřního trhu, bylo nutné pravidla jejího provozu sjednotit a uvolnit. K volnému pohybu služeb totiž patří liberalizace kabotáže, tedy možnosti dopravce poskytovat své služby v členských státech nezávisle na tom, ve kterém členském státě je registrován či má umístěno své sídlo. Tomu však dlouho bránily samy členské státy, které se snažily chránit své národní dopravce před konkurencí. Tito dopravci měli totiž často monopol na své služby a byli dotováni ze strany státu. Navíc letecká doprava stála mimo dopravní politiku, která té v době byla politikou výlučnou, takže možnost jednoduše a přímo upravovat leteckou dopravu byla vyloučena.¹⁷

¹⁷ Po revizi Lisabonskou smlouvou má tato politika charakter sdílené politiky.

Bylo jasné, že bez dostatečné liberalizace letecká doprava, respektive doprava jako celek, nebude moci fungovat jako plnohodnotná součást vnitřního trhu a že, vzhledem k charakteru vnitřního trhu, nebude tento trh schopen dostát svému účelu tak, jak by to bylo v případě liberalizované dopravy. Proto od poloviny 80. let začala být doprava liberalizována. Leteckou dopravu tato činnost zasáhla ve třech hlavních vlnách, prostřednictvím liberalizačních balíčků legislativních aktů.

Proces liberalizace letecké dopravy samozřejmě zahrnoval mnohem více legislativních aktů. Jednalo se o další nařízení a směrnice a rozhodnutí, vydávaných jednotlivě nebo v těsné souslednosti. Mnohé z nich však upravovaly nebo byly upravovány níže uvedenými akty. Proto za stěžejní bývají uváděny právě tyto tři následující balíčky právních aktů.

1.3.1. 1. Liberalizační balíček

První fáze uvolnění letecké dopravy spočívala ve vydání dvou nařízení v roce 1987. První z nich bylo nařízení Rady (EHS) č. 3975/87 ze dne 14. prosince 1987, kterým se stanovil postup pro použití pravidel hospodářské soutěže pro podniky v odvětví letecké dopravy. Stalo se tak prvním prostředkem k aplikaci článků 105. a 106. Smlouvy o fungování Evropské unie na leteckou dopravu. Díky tomu Komise získala pravomoce k ukládání sankcí a přijímání rozhodnutí. Nařízení stanovilo pravidla pro zpracování stížností na porušení hospodářské soutěže (včetně nedovolených státních podpor), které by vznesly členské státy, právnické i fyzické osoby příslušné k některému z členských států.

Při prověřování, zda jsou stížnosti opodstatněné, dostala Komise právo nahlížet do dokumentů podniků podezřelých z porušení Smlouvy, rovněž dostala pravomoc žádat informace pod pohrůzkou uložení pokuty až do výše 5000 ECU¹⁸ a také možnost prohledat majetek dané firmy, ať už se jedná o budovy nebo i dopravní prostředky. Podnikům, u kterých by se podezření prokázalo jako opodstatněné a dopustily se tedy porušení hospodářské soutěže, mohla Komise začít udílet pokuty do výše 1 mil. ECU nebo až do výše 10% obrátu za předchozí hospodářské období. Na druhou stranu,

¹⁸ European Currency Unit, předchůdce dnešního Eura. („ECU“, www.bussinesinfo.cz)

rozhodnutí Komise bylo možné napadnout a zažádat přezkum Evropským soudním dvorem. Dále bylo tímto nařízením Komisi uloženo za povinnost úzce spolupracovat se členskými státy, které se k její činnosti mohly vyjadřovat.

Druhou částí prvního liberalizačního balíčku bylo nařízení Rady (EHS) č. 3976 ze dne 14. prosince 1987 o použití čl. 85 odst. 3 Smlouvy¹⁹ na určité kategorie dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví letecké dopravy. Toto nařízení doplnilo výše zmíněný právní akt o výjimky, které by neměly být považovány za porušení pravidel hospodářské soutěže vnitřního trhu. Jedná se o případy, kdy jednání ve vzájemné shodě mezi leteckými dopravci přispívá ke zkvalitnění služeb letecké dopravy, k efektivnějšímu využívání zdrojů nebo ke zvýšení pohodlí a bezpečí cestujících. V článku 2 jsou jasně vymezeny dané druhy činností. Jedná se o společné plánování a koordinaci letových řádů, konzultace o sazbách pro přepravu cestujících a zavazadel a nákladu na pravidelných leteckých linkách, společné provozování nových a méně vytižených pravidelných leteckých linek, přidělování volných letištních časů na letištích a letových řádů nebo společný nákup, rozvoj a provoz automatizovaných rezervačních systémů týkající se tvorby letových řádů, rezervací a vystavování letenek leteckými dopravci.²⁰

Tento balíček zahrnoval i rozhodnutí Rady 87/602/EHS o rozdělení kapacit pro přepravu cestujících mezi letecké dopravce při pravidelné letecké dopravě mezi členskými státy a o přístupu leteckých dopravců k poskytování pravidelné letecké dopravy mezi členskými státy.

1.3.2. 2. liberalizační balíček

Druhý balíček se skládal ze tří nařízení, z nichž dvě upravovala nařízení předchozího balíčku. Třetí nařízení uveřejněné pod číslem 2343/90 upravovalo přístup leteckých dopravců k pravidelným trasám letecké dopravy uvnitř Společenství a rozdělení kapacity pro přepravu cestujících v pravidelné letecké dopravě mezi členskými státy mezi letecké dopravce. Vztahovalo se tedy k rozhodnutí Rady

¹⁹ Po revizi Lisabonskou smlouvou čl. 105 Smlouvy o fungování Evropské unie.

²⁰ Podle nařízení č. 2411/92, kterým se mění nařízení č. 3976/87.

87/602/EHS, které v podstatě zrušilo. Nařízení zaručovalo leteckým dopravcům využívání provozních práv třetí²¹ a čtvrté svobody.²² Zároveň byla dána pravidla pro využívání provozních práv páté svobody,²³ kdy daný let musel začínat nebo končit v státě, který dopravci vydal licenci, ale mohl mít několik mezipřistání v jiných členských státech. Další částí nařízení bylo rozdělení kapacit pro přepravu cestujících. Každý členský stát měl umožnit dopravcům jiných členských států přístup na své letové trasy do určitého podílu na kapacitách letové sezóny. Pokud by však dopravci tohoto státu byli vážně ohroženi tímto sdílením kapacit, mohl daný stát požádat o snížení podílu, nikoli však o úplné zrušení povinnosti sdílet kapacity.

1.3.3. 3. liberalizační balíček

Poslední balíček nařízení, který měl dopomoci přizpůsobit leteckou dopravu podmínkám vnitřního trhu, byl vydán v polovině roku 1992. Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 se týkalo vydávání licencí leteckým dopravcům. Ačkoli nařízení č. 2343/90 umožnilo přístup leteckým dopravcům na vnitřní trh, stále zde byly obavy, zda by tito dopravci svými případnými finančními problémy nenarušovali hladkost fungování vnitřního trhu. Proto byly tímto nařízením doplněny podmínky, za jakých může dopravce získat a udržet si licenci.

Prvním požadavkem bylo to, aby daný dopravce zůstal v přímém nebo většinové vlastnictví členských států nebo občanů těchto států a aby byl neustále pod jejich faktickou kontrolou. Dále pak nařízení vyžadovalo, aby byl daný podnik schopen doložit svou schopnost dostát závazkům prostřednictvím obchodního plánu na následující dva roky. To se týkalo nejen získání nové licence, ale i rozšíření služeb či zavedení nové letové trasy. Podstatné bylo to, že pokud letecký dopravce získal licenci

²¹ Provozní právo třetí svobody - „Právo leteckého dopravce, kterému jeden ze členských států vydal licenci, vykládat na území jiného státu cestující, zboží a poštovní zásilky naložené ve státě, ve kterém byla licence vydána.“ (nařízení 2343/90, čl. 2 písm. b odst. 1)

²² Provozní právo čtvrté svobody - „Právo leteckého dopravce, kterému jeden ze členských států vydal licenci, nakládat na území jiného státu cestující, zboží a poštovní zásilky určené k vyložení ve státě, ve kterém byla licence vydána.“ (nařízení 2343/90, čl. 2 písm. b odst. 2)

²³ Provozní právo páté svobody - „Právo leteckého dopravce provozovat leteckou přepravu cestujících, zboží a poštovních zásilek mezi dvěma státy jinými než stát, ve kterém byla licence vydána.“ (nařízení 2343/90, čl. 2 písm. b odst. 3)

v kterémkoli členském státě, tato licence měla být uznávána ve všech ostatních členských státech, v jejichž rámci by chtěl tento dopravce poskytovat své služby.

Nařízení s následujícím číslem 2408/92 upravovalo podmínky přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství tak, jak je uvádělo nařízení č. 2343/90. Byly určeny podmínky, za jakých členské státy měli oprávnění nepovolit výkon práv kabotáže leteckým dopravcům. Také byly stanoveny pravidla pro zahájení nabídkového řízení a následné uložení závazku veřejné služby.²⁴ Protože samotné fungování vnitřního trhu není jediným cílem Evropské unie, Rada v tomto nařízení rovněž upravila právo státu omezit přístup leteckých dopravců nediskriminačním způsobem v případě, kdy by vyvstaly problémy s přetížením nebo s životním prostředím. (čl. 9 nařízení)

Nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 o tarifech a sazbách za letecké služby uvolnilo stanovování leteckých tarifů, tedy „cen, které cestující platí leteckým dopravcům nebo jejich zástupcům za vlastní přepravu a za přepravu svých zavazadel,“ (čl. 2 písm. a). Přesto členským státům zůstala možnost do jisté míry regulovat tyto tarify – pokud by byly příliš vysoké nebo naopak příliš nízké a to k neprospěchu všech zúčastněných, stát má právo tyto tarify zrušit.

1.4. Jednotné evropské nebe

Jak poukazuje Nils Danklefsen ve svém článku „Letecká doprava: Hospodářská soutěž a práva cestujících“ (2008), i přes podstatnou liberalizaci letecké dopravy a zavedení vnitřního trhu leteckých služeb v roce 1997, tento druh dopravy stále nefungoval tak, jak by měl. Bylo zapotřebí letecko-dopravní politiku reformovat dalšími opatřeními. Výsledkem měly být přísnější bezpečnostní normy, efektivnější využívání letišť, která začínala být přetížená a lepší využití vzdušného prostoru, který

²⁴ Závazek veřejné služby – „Každý závazek uložený leteckému dopravci ve vztahu k jakékoli trase, k jejímuž provozování mu byla vydána licence, aby přijal potřebná opatření k zajištění dopravy, která splňuje stanovené normy návaznosti, pravidelnosti, kapacity a cen, které by letecký dopravce nesplnil, pokud by zvažoval výhradně vlastní obchodní zájmy.“ (nařízení č. 2408/92 čl. 2 písm. n)

byl stále rozdělen hranicemi členských států. Proto se od roku 2001 začalo pracovat na iniciativě jednotného evropského nebe. Východiskem se měl opět stát balíček legislativních aktů.

1.4.1 Rámcové nařízení

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 549/2004 zdůvodňuje existenci jednotného evropského nebe účinnějším využíváním vzdušného prostoru, který je sám o sobě omezeným zdrojem, a to za předpokladu přihlédnutí ke všem požadavkům jeho uživatelů. Smyslem tohoto a následujících nařízení pak je zajistit plynulý provoz²⁵ letecké dopravy, který vyžaduje „stálou vysokou úroveň provozní bezpečnosti letových navigačních služeb... a stálou vysokou úroveň provozní bezpečnosti letecké dopravy při plnění úkolů letových navigačních služeb.“ (odst. 3 nařízení) Toho má být dosaženo prostřednictvím zdokonalení bezpečnostních norem, optimalizací kapacit letecké dopravy a celkovým zefektivněním letového provozu, jak uvádí článek 1 tohoto nařízení. Do takového systému správy a řízení vzdušného prostoru by byl umožněn přístup i nečlenským evropským zemím, které splňují v nařízení uvedená kritéria.

1.4.2. Nařízení o poskytování služeb

Konflikt mezi liberalizací letecké dopravy a vysokými nároky na bezpečnostní a další standardy řeší nařízení č. 550/22004. Členské státy by měly co nejméně zasahovat do letecké dopravy. Nicméně v kompetenci států zůstává určení poskytovatele meteorologických služeb²⁶ i bez nabídkového řízení a také kontrola poskytovatelů letových navigačních služeb²⁷, zda a do jaké míry dodržují požadavky dané tímto nařízením. Tyto požadavky se týkají například systému podávání zpráv,

²⁵ Plynulý provoz – „provoz ... způsobem, který z pohledu uživatele působí jako celek.“ (nařízení č. 549/2004 čl. 2 odst. 36)

²⁶ Meteorologické služby – „zařízení a služby, které poskytují letadlům meteorologické předpovědi, hlášení a pozorování a další meteorologické informace a údaje, které státy poskytují pro využití v letectví.“ (nařízení č. 549/2004 čl. 2 odst. 29)

²⁷ Letové navigační služby – „služby letového provozu, komunikační služby, navigační služby a služby pro přehled o provozu, meteorologické služby pro letovou navigaci a letecké informační služby.“ (nařízení č. 549/2004 čl. 2 odst. 4) Zkratkou ANS.

ochrany před protiprávními činy, lidských zdrojů, ale i finanční způsobilosti a pojistného krytí. O svých zjištěních pak pravidelně informují Evropskou komisi.

1.4.3. Nařízení o vzdušném prostoru

„Účinné uspořádání vzdušného prostoru²⁸ je zásadní pro zvýšení kapacity systému letových provozních služeb, pro zajištění optimální reakce na různé požadavky uživatelů a pro zajištění co nejpružnějšího užívání vzdušného prostoru,“ uvádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004. V rámci bezpečného a účinného fungování řízení letového provozu toto nařízení podněcuje ke zřízení Evropské letové informační oblasti²⁹ pro horní vzdušný prostor.³⁰ Dále je nařízením uložena povinnost členským státům jednotného provádění koncepce pružného užívání vzdušného prostoru podle článku 7 tohoto nařízení.

1.4.4. Nařízení o interoperabilitě

V přílohách k nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 552/2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu jsou uvedeny požadavky na systémy, díky kterým je možné poskytovat letecké navigační služby jednak v rámci Evropské unie a jednak na rozhraní s nečlenskými zeměmi. Těmito systémy jsou:

- systémy a postupy pro uspořádání vzdušného prostoru,
- systémy a postupy pro uspořádání toku letového provozu,
- systémy a postupy pro letové služby,
- komunikační systémy a postupy pro komunikaci,

²⁸ Uspořádání vzdušného prostoru – „plánovací funkce, jejímž prvořadým cílem je maximalizace využití dostupného vzdušného prostoru dynamickým sdílením času a v určitou dobu na základě krátkodobých potřeb rovněž rozdělením vzdušného prostoru pro různé kategorie uživatelů vzdušného prostoru.“ (nařízení č. 549/2004, čl. 2, odst. 7) Zkratkou ATM.

²⁹ Letová informační oblast – „vzdušný prostor definovaných rozměrů, ve kterém jsou poskytovány letové informační služby a pohotovostní služby.“ (nařízení č. 549/2004, čl. 2, odst. 23)

³⁰ Podle nařízení č. 551/2004 je spodní hranicí pro horní vzdušný prostor letová hladina 285. Letová hladina – „plocha o stálém atmosférickém tlaku vztaženém ke specifickému údaji tlaku 1013,2 hektopascalů, která je oddělená od ostatních ploch specifickými tlakovými odstupy.“ (nařízení č. 549/2004, čl. 2, odst. 24)

- navigační systémy a postupy,
- přehledové systémy a postupy,
- systémy a postupy pro letové informační služby,
- systémy a postupy pro využívání meteorologických informací.

Po systémech je požadován například hladký a bezporuchový provoz, podpora nových provozních koncepcí, provozní bezpečnost i omezení související se životním prostředím. Tyto systémy pak tvoří evropskou síť řízení letového provozu. Pod pojmem interoperabilita se tedy rozumí soubor funkčních, technických a provozních vlastností, které jsou předepsané pro systémy a složky zmíněné sítě a pro postupy jejího provozování. Díky tomu může vytvořená evropská síť bezpečně a plynule fungovat.

1.5. Jednotné evropské nebe II

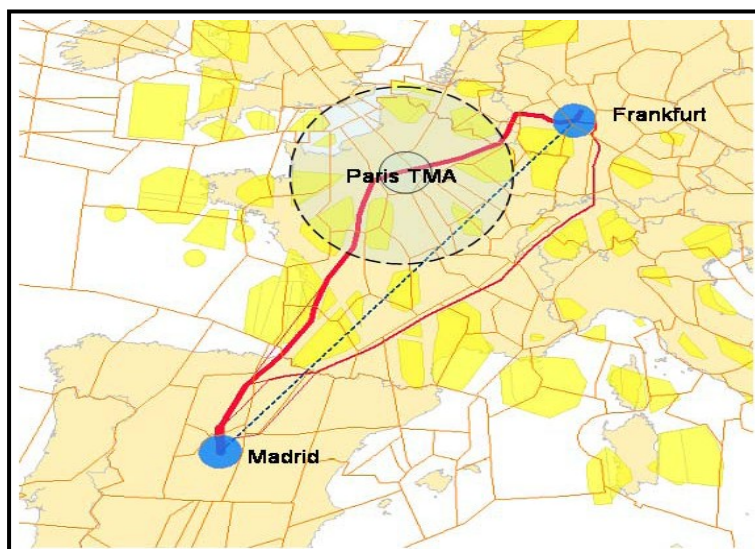
Koncept Jednotného evropského nebe byl s úspěchem zaveden do dopravní politiky. Nicméně další rozvoj letecké dopravy a její přetrvávající nejednotnost motivovaly Evropskou komisi k úvahám o dalším vylepšení tohoto konceptu. Od doby uvedení jednotného evropského nebe do praxe se totiž žádný zázrak nekonal, spíše naopak – vše zůstalo při starém. Proto v roce 2008 Komise předložila návrhy dalších nařízení³¹, kterými by se využívání vzdušného prostoru ještě zefektivnilo. Komise argumentovala tím, že současný systém využívání letecké dopravy vede k přetěžování jejích kapacit, následkem čehož jsou letiště a uspořádání letového provozu tlačena na hranice svých možností.

Příčinou tohoto vážného problému je, podle Komise, roztříštěnost uspořádání letového provozu. Ta ročně způsobuje náklady ve výši 1 miliardy EUR. Komise také

³¹ Sdělení Komise v konečném znění: KOM(2008) 388, KOM(2008) 389, KOM(2008) 390.

poukazuje na aspekty životního prostředí. Kdyby se uspořádání letového provozu zkvalitnilo podle předložených návrhů nařízení, průměrná délka letu by se zkrátila o 49 km a bylo by možné vypořádat se s 63% neefektivně využívaných tratí. Na obrázku číslo 1.1 je názorně patrné, do jaké míry jsou užívané letové tratě neefektivní, co do trajektorií letů. Emise skleníkových plynů by se u každého letu snížila o 7 až 12%. Toto snížení by pak znamenalo úsporu 16 milionů tun CO_2 ³² ročně a téměř 2,5 miliardy Eur. Tabulka č. 1.1 ukazuje, kolik kilogramů paliva by se dalo ušetřit efektivnějším využíváním vzdušného prostoru a jednotnějším uspořádáním letového provozu. Svůj pozitivní efekt by tyto úspory měly i na cestující, poněvadž by se značně zkrátila zpoždění letů a využívání letecké dopravy by se tak stalo ještě více atraktivní možností cestování. Zredukování zpoždění by také vedlo k dalším úsporám – v roce 2007 zpoždění letů v celkové délce trvání 21,5 milionu minut vyšlo na 1,3 miliardy EUR. Další úspory by byly vytvořeny efektivnějším způsobem práce řídících letového provozu. Průměrný dispečer totiž najednou sleduje pouze 0,7 letadla, přičemž ti nejméně výkonní 0,25 letadla a nejlepší 1,65 letadla. A přitom cestující přispívají na provoz řízení letového provozu 8 až 12% ceny ze své letenky.(sdělení KOM(2008) 389)

Obr. 1.1 Potřeba kratších tratí: mozaika vnitrostátních tratí



Zdroj: Sdělení Komise, 2008.

³² Letecká doprava se v Evropě podílí na emisi skleníkových plynů 3%.

Úpravy jednotného evropského nebe tak, jak jej známe dnes, jsou rozděleny do čtyř bodů. Jako první krok se stalo nezbytným aktualizovat právní předpisy o jednotném nebi. Bylo nutné do nich více zapracovat řešení problémů s výkonností a životním prostředím. Proto v březnu 2009 Rada přijala a v říjnu 2009 vydala nařízení č. 1070/2009, které upravovalo dřívější legislativní akty o Jednotném evropském nebi z roku 2004. Dalším krokem pak bylo vytvořit a realizovat „akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť.“ K tomu má sloužit nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009, které nově upravuje uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb.

Tab. 1.1 Úspora času a paliva v důsledku zlepšení letového provozu.

	Čas (min)	Palivo (kg)	Procentní podíl paliva na průměrný let (%)
Kratší tratě	4	150	3,7
Zlepšený profil letu	0,0	23	0,6
Lepší postupy přiblížení	2-5	100-250	2,5-6
Zlepšený letištní provoz	1-3	13-40	0,3-0,9
Celková úspora za let	8-14	300-500 ³³	7-11
Průměrný let v rámci EU	96	3000	100

Zdroj: Sdělení Komise, 2008.

Třetí krok rozšiřuje pravomoci Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Ta byla založena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002. Původně měla zajišťovat úkoly související s rozvojem bezpečnosti v oblasti personálu a

³³ Z jednoho litru paliva vzniká 3,15 kg CO₂. (KOM(2008) 389)

organizací účastnících se provozu letadel a v oblastech konstrukce, výroby, údržby a provozu výrobků letecké techniky včetně organizací, které se těchto procesů účastní. Měla také být poradním orgánem Evropské komise, směla provádět kontroly a šetření a přijímat nezbytná opatření. (článek 12 nařízení) Nařízení č. 216/2008 svěřilo této agentuře dohled nad pilotními licencemi, leteckým provozem a bezpečností letadel třetích zemí. Rovněž podle nového nařízení č. 1108/2009 budou její pravomoci rozšířeny i na samotná letiště, uspořádání letového provozu a letové navigační služby.

Posledním opatřením na cestě za udržitelnějším a výkonnějším letectvím v Evropě je program SESAR – Výzkum v oblasti ATM pro jednotné evropské nebe. Výsledkem tohoto výzkumu by mělo být zvýšení současného provozu o trojnásobek, ovšem za polovinu současných nákladů na jeden let. Mezi lety 2004 a 2008 probíhala fáze definování tohoto projektu. Od roku 2008 do roku 2013 probíhá fáze vývojová. Výsledkem bude systém, který pojme všechny fáze letu, od naplánování až po výkladku nákladu. Díky tomu se čekací doby zcela minimalizují. Tento budoucí systém také zkoordinuje lety tak, aby se co nejvíce zkrátila či dokonce eliminovala doba, po kterou letadla vyčkávají ve vzduchu na povolení k přistání, nebo naopak na zemi na povolení ke startu. Zároveň budou lépe zkoordinovány činnosti na letištích. Podle sdělení Komise z roku 2006³⁴ je 70% zpoždění letů způsobeno samotnými dopravci a činnostmi spojenými s letištním provozem.

Sdělení KOM(2008) 389 je završeno burcujícími slovy: „Evropští občané si zaslouží ten nejvýkonnější systém letecké dopravy. Vzájemně se překrývající regulační struktury zděděné z minulosti musí nahradit rámec Společenství³⁵, který v síti letecké dopravy pokryje všechny fáze letu. Je čas připravit se na budoucnost.“ Evropská unie je tedy velmi ambiciózní, co se týče zkvalitňování služeb poskytovaných leteckou dopravou. Do těchto ambicí jsou však zahrnuty i podmínky ochrany životního prostředí, které souvisí například se snižováním emitovaných skleníkových plynů. Tento komplexní přístup totiž neubírá na potenciálu jednotlivých regionů Evropské unie.

³⁴ KOM(2007) 0168.

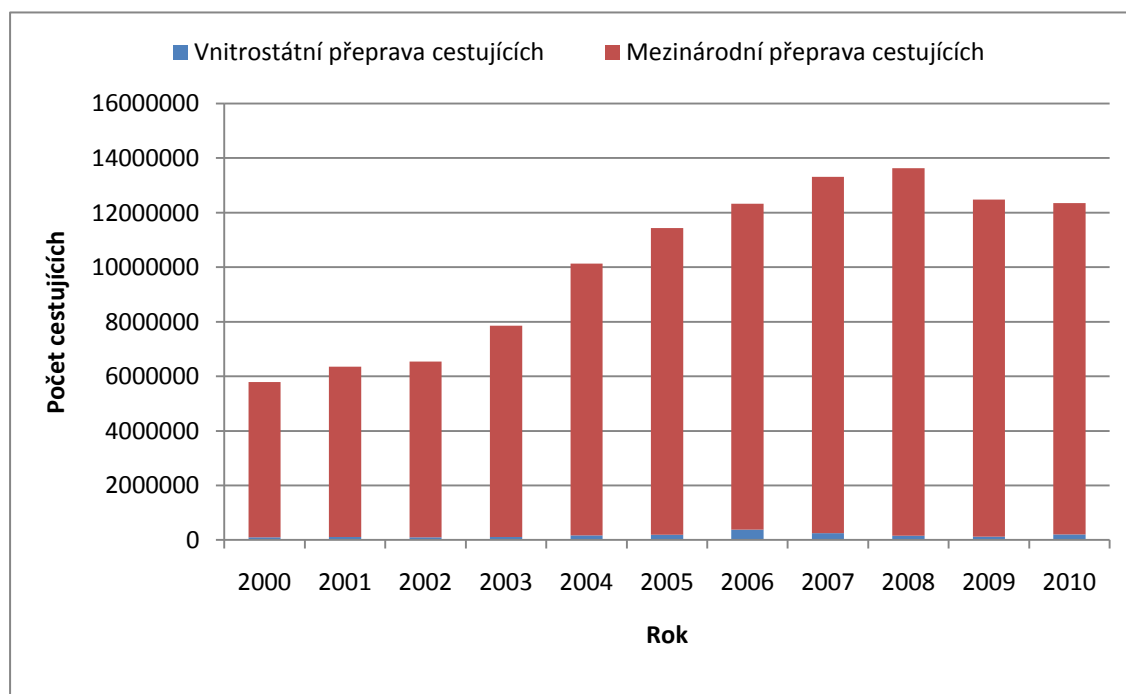
³⁵ Dnes již rámec Evropské unie.

2. Letecká doprava v ČR

Česká republika patří k leteckým zemím. Letecké pokusy se v ČR prováděly už od začátku 20. století. Česká letiště se stávala vzorem pro mnohá letiště v zahraničí. V letecké akrobacii má Česká republika častokrát své zastoupení na stupních vítězů. Vyrábějí se zde jedny z nejkvalitnějších a nejšpičkovějších ultralehkých letadel na světě. O tom svědčí i to, že v roce 2008 bylo 30% všech lehkých sportovních letadel prodaných ve Spojených státech z české produkce.

Česká republika má i své zastoupení v provozu letecké dopravy. Nachází se zde 5 mezinárodních letišť s velkým růstovým potenciálem, jak vyplývá z textu níže. Celkově je v ČR přes 26 mezinárodních letišť a přes sto menších letišť. Z grafu č. 2.1 je znatelný prudký nárůst využívání letecké dopravy v ČR, hlavně pro mezinárodní provoz. Svého vrcholu tento růst dosáhl v roce 2008, a ačkoli v důsledku nedávné hospodářské krize došlo k jistému poklesu, některá česká letiště již opět zaznamenala mezikvartální růst.

Graf č. 2.1 Výkony letišť v osobní letecké přepravě v ČR



Zdroj: czso.cz, 2011

Správa letišť, letadel a pilotních licencí je v České republice rozdělena mezi dvě instituce. Na jedné straně Letecká amatérská asociace³⁶, která spravuje sportovní létající zařízení,³⁷ na druhé straně je to Úřad pro civilní letectví.³⁸ Pro účely této práce je podstatná druhá zmíněná instituce.

2.1. Úřad pro civilní letectví

ÚCL plní úkoly dané zákonem č. 49/1997 ve věcech správy civilního letectví. Tato správa je také upravena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe a které ÚCL svěřuje úlohu dozorového vnitrostátního orgánu. Úřad pro civilní letectví úzce spolupracuje s Agenturou pro bezpečnost civilního letectví. Tato spolupráce je ustanovena v nařízení č. 1592/2002. Úřad také schvaluje typy výrobků, rozhoduje o způsobilosti letadla k létání, o způsobilosti individuálně vyrobeného výrobku.

Při plnění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, na základě kterého je vytvářen seznam dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy na území EU, Úřad schraňuje informace o bezpečnosti provozu letadel. Jeho povinností je seznam těchto zakázaných dopravců uveřejnit. Při naplňování nařízení č. 552/2004 o interoperabilitě Evropské sítě řízení letového provozu, může pověřit vyhodnocováním míry vhodnosti a shody použitých složek a ověřováním Evropské sítě řízení letového provozu právníckou osobu. Podmínky způsobilosti pro plnění tohoto úkolu jsou stanoveny stejným nařízením.

Dále dohlíží na to, zda letečtí dopravci a provozovatelé letišť dodržují pokyny v oblasti práv osob se zdravotním postižením a osob se sníženou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě tak, jak je stanovuje nařízení Evropského parlamentu a

³⁶ Právnícká osoba; kdyby o správu sportovních létajících zařízení nepožádala, tato správa by náležela Úřadu pro civilní letectví.

³⁷ Podle zákona o civilním letectví č 49/1997 Sb. je sportovním létajícím „zařízením maximálně dvoumístné letadlo nebo sportovní padák, určené k létání pro vlastní potřebu nebo potřebu jiných osob za účelem rekreace, individuální osobní dopravy nebo sportu..., které není uskutečňováno za účelem zisku.“

³⁸ V textu též Úřad nebo ÚCL.

Rady (ES) č. 1107/2006 a zda se řídí nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, které vymezuje pravidla pro poskytování náhrad cestujícím v případě zpoždění, zrušení letu nebo odmítnutí vstupu na palubu.

Úřad pro civilní letectví také spravuje Letecký rejstřík České republiky, což je „evidence letadel, s výjimkou sportovních létajících zařízení, jejichž provozovatelem je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem v České republice.“ (§4 zákona č. 49/1997) Je to veřejně přístupný seznam³⁹, v němž jsou vedeny údaje o letadle. Zároveň vede také evidenci letišť, zjišťuje jejich způsobilost k provozu a zřizuje ochranná pásma kolem leteckých staveb. A protože letadla a letiště musí někdo obsluhovat, Úřad vydává i osvědčení o odborné a zdravotní způsobilosti leteckého personálu⁴⁰ a řídících letového provozu.

Tabulka 2.1 Charakteristika ÚCL

Zřizovatel	Ministerstvo dopravy České republiky (dne 1. 4. 1997)
Účel	Výkon státní správy ve věcech civilního letectví
Struktura	Kancelář úřadu Sekce letová a provozní Sekce technická Sekce letových standardů
V čele úřadu	Generální ředitel (jmenován a odvoláván ministrem dopravy podle služebního zákona)
Počet zaměstnanců	171

Zdroj: Výroční zpráva, 2009

³⁹ Elektronická verze přístupná na <https://neklan.caa.cz>

⁴⁰ Výkonní letci, obsluhující personál, pozemní letecký personál.

2.2 Mezinárodní letiště v ČR

V České republice je v současnosti 26 mezinárodních letišť, z toho 21 je civilních. Z celkového počtu civilních letišť je pak veřejných pouze 6.⁴¹ Jsou to letiště Praha Ruzyně, letiště Brno Tuřany, letiště Leoše Janáčka Ostrava, letiště Pardubice a letiště Karlovy Vary. Poslední a nejmenší z nich je letiště Mnichovo Hradiště, které je ovšem využíváno trochu odlišným způsobem než výše jmenovaná. Proto mu v této kapitole není věnována širší pozornost.

Tabulka 2.2 Řazení vybraných letišť ČR podle velikosti

(Legenda: LKKV – letiště Karlovy Vary, LKMT – letiště Leoše Janáčka, LKPD – letiště Pardubice, LKPR – letiště Praha Ruzyně, LKTB – letiště Brno Tuřany)

Kritérium/Pořadí		1.	2.	3.	4.	5.
Podle objemu (2010)	Odbavených cestujících	LKPR	LKTB	LKMT	LKKV	LKPD
	Pohybu letadel	LKPR	LKTB	LKMT	LKKV	LKPD
Podle délky dráhy		LKPR (3715 m)	LKMT (3500 m)	LKTB (2650 m)	LKPD (2500m)	LKKV (2150 m)

Zdroj: Vlastní zpracování

2.2.1 Letiště Praha Ruzyně

Místo s příznačným názvem Dlouhá míle bylo vybráno k tomu, aby se na něm postavilo letiště. Stavba byla zahájena v roce 1933 a o čtyři roky později byl na tomto novém letišti zahájen provoz, který byl přeorientován z letiště Praha-Kbely. To se pak

⁴¹ Viz přílohu č. 2 Dělení letišť v ČR.

stalo výhradně vojenským. Nicméně již za šest měsíců provozu bylo nutné kapacity letiště Praha-Ruzyně zvětšit o čtyřnásobek původní plochy. Po válce na letišti probíhaly další úpravy. V šedesátých letech byl postaven druhý terminál i s třemi novými vzletovými a přistávacími dráhami. V devadesátých letech byl vedle nejstaršího terminálu postaven třetí, došlo k rekonstrukci druhého terminálu a přilehlých drah a nakonec v roce 2006 byl otevřen nejmladší čtvrtý terminál. Co se týče nejstaršího terminálu, ve své době byl architektonickým skvostem, stal se vzorem pro terminály zahraničních letišť a dokonce na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži získal zlatou medaili.

Provozovatel letiště Praha-Ruzyně je Letiště Praha, a.s., jejímž jediným akcionářem je Ministerstvo financí ČR. Tato společnost vznikla částečnou privatizací státního podniku České správy letišť. O tom, že letiště provozuje s úspěchem, svědčí to, že několikrát získala ocenění v soutěži World Airport Awards, jako „Nejlepší letiště východní Evropy.“

Současným, často diskutovaným, projektem letiště je stavba dráhy paralelní k té nejvíce využívané. Nová stavba by měla vézt nejen k bezpečnějšímu a efektivnějšímu provozu, ale také k vytvoření asi 17 000 nových pracovních míst.⁴²

2.2.2. Letiště Brno Tuřany

Letiště Brno Tuřany je cestujícími druhým nejvyhledávanějším letištem České republiky. Do provozu pro vojenské účely bylo uvedeno v roce 1954. Již o čtyři roky později sloužilo i civilnímu provozu. Svých největších výkonů v pravidelné vnitrostátní dopravě letiště dosahovalo ve druhé polovině 60. let minulého století. Na oficiálních stránkách letiště je k této informaci dovětek, že to bylo způsobeno „neexistencí kvalitní a rychlé pozemní dopravy.“ V následujících obdobích letiště prošlo mnoha změnami a rekonstrukcemi. Jedna z významných změn nastala v roce 1991, kdy byl na letišti definitivně ukončen vojenský provoz a následujícího roku byla umožněna mezinárodní doprava. V té době bylo letiště v rukou České správy letišť, s. p.; v roce 2004, jako

⁴² Kromě vlastních 2 300 zaměstnanců Letiště Praha, a. s. je na letiště navázáno asi 15 000 dalších pracovních míst.

několik dalších letišť, jej předala Jihomoravskému kraji. Provozovatelem letiště je již od roku 2002 LETIŠTĚ BRNO, a.s.

Letiště Brno Tuřany využilo finančních prostředků, které nabízí EU. Pro výstavbu nového odbavovacího terminálu, který byl dokončen 2006, získalo příspěvek z Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci Operačního programu Infrastruktura ve výši více než 51 milionů Kč. Provozovatel letiště tuto částku doplnil 30 miliony korun. O dva roky později letiště doplnilo svou infrastrukturu zakoupením speciálních letištních autobusů a letištní automobilové cisternové stříkačky v celkové ceně 31,5 milionů korun. Celých 85% z této částky hradil Regionální operační program NUTS II Jihovýchod.

2.2.3. Letiště Leoše Janáčka Ostrava

V oblasti, kde dnes stojí toto letiště, začaly první letecké aktivity již před první světovou válkou. K leteckému provozu však bylo toto místo využíváno až od roku 1939, kdy sloužilo jako základna německému Luftwafe. Po druhé světové válce bylo takřka srovnáno se zemí, aby se v roce 1956 začalo opět budovat a to do podoby napůl civilního a na půl vojenského letiště. Tehdy se jeho vlastníkem stalo Ministerstvo obrany. Civilní provoz byl zahájen v roce 1959 a vojenský ukončen v roce 1993. Po roce 1989 letiště přešlo do rukou státního podniku České správy letišť. V roce 2004 bylo letiště ve fyzické podobě předáno Moravskoslezskému kraji a provozovatelem se stala akciová společnost Letiště Ostrava, a. s., jejímž výlučným akcionářem je právě Moravskoslezský kraj. Další významnou změnou, které toto letiště podstoupilo, bylo přejmenování z „Letiště Ostrava“ na „Letiště Leoše Janáčka Ostrava“ v roce 2006.

Letiště Leoše Janáčka však v dnešní době prožívá další. Letiště v sobě ukrývá obrovský potenciál, který je zároveň i potenciálem celého Moravskoslezského kraje. Proto podstupuje rozsáhlou rekonstrukci a modernizaci. Projektem Moravskoslezského kraje je kolejové napojení na letiště na železnici ve Studénce, nové bezpečnostní centrum. Ze strany letiště to jsou pak projekty na posílení bezpečnosti provozu na letišti. Evropská unie na tyto projekty přispívá prostřednictvím Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci Operačního programu Moravskoslezsko částkou bezmála 406 milionů Kč. Dále pak zástupci letiště 7. 8. 2007 podepsali Rámcovou dohodu o

spolupráci s Vysokou školou báňskou – technickou univerzitou Ostrava. Jak je uvedeno v tiskové zprávě stejného data, hlavní prospěch z této spolupráce tkví jednak v praktickém cvičení studentů Fakulty bezpečnostního inženýrství a jednak možnost vývoje nových technologií v součinnosti se Strojní fakultou Univerzity.

2.2.4. Letiště Pardubice

Letiště Pardubice je letiště s regionálním významem. Jeho majitelem je Ministerstvo obrany ČR, protože původně sloužilo jen k vojenským účelům. Tím se podstatně liší od ostatních jmenovaných letišť. Nicméně od roku 1995 je jedna jeho část vyhrazena i civilnímu provozu. Z hlediska civilní mezinárodní letecké dopravy se tedy jedná o letiště velmi mladé. Civilní dopravu na tomto letišti zajišťuje East Bohemian Airport, a.s., která také vyjednala částečné využití letiště k civilním účelům. Současným majitelem společnosti je město Pardubice a z jedné třetiny také Pardubický kraj.

Také letiště Pardubice zasáhla vlna modernizace. Na rozdíl od letiště Leoše Janáčka má napojení i na železniční dopravu. Jeho přispění k rozvoji regionu tedy není zanedbatelné. V průběhu roku 2011 dojde k přestavbě vzletové a přistávací dráhy. Další rozšíření bylo již zahájeno 2. května 2011, kdy se začal stavět areál pozemních služeb. V jeho rámci budou vybudovány i sklady leteckých pohonných hmot. Na projekt modernizace přispěje Regionální operační program NUTS II Severovýchod téměř 250 miliony korun, Evropská unie 214 miliony korun.

2.2.5. Letiště Karlovy Vary

O jeho postavení se začalo uvažovat už v roce 1925, provoz byl však zahájen až v roce 1931. Během druhé světové války bylo toto letiště zneužito německou Luftwafou pro výcvik pilotů. Po válce byl sezonní provoz obnoven již v roce 1946. Následovalo období rekonstrukce a modernizace, a tak byl plný provoz obnoven na začátku šedesátých let. Letiště mělo nakročeno ke slibné kariéře, nicméně státní zásahy vedly k poklesu využívání letecké dopravy. Po roce 1989 byl letišti umožněn mezinárodní provoz. I toto letiště bylo Českou správou letišť předáno kraji Karlovarskému. Provozovatelem letiště je společnost s ručením omezeným Letiště Karlovy Vary. Jejím jediným vlastníkem je Karlovarský kraj.

Svůj potenciál si letiště Karlovy Vary udrželo do dnešní doby. Důkazem je to, že za první čtvrtletí tohoto roku letiště odbavilo o 47,3% více cestujících než za první čtvrtletí roku 2010. Proto na něm v roce 2005 začal proces modernizace. Skládal se ze tří etap: rekonstrukce tehdejší vzletové a přistávací dráhy, kompletní rekonstrukce světelného zabezpečovacího zařízení této dráhy a úprava historické budovy terminálu a dostavba budovy další. Na první etapě se EU podílela 33,7 miliony Kč prostřednictvím Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) v rámci Operačního programu Infrastruktura, 50% nákladů druhé etapy, tedy asi 16 milionů Kč pokryl příspěvek taktéž z ERDF iniciativy INTEREG III A Česká republika – Svobodný stát Bavorsko. Na financování třetí části se z pochopitelných důvodů účastnily Norské finanční mechanismy 18 miliony Kč.

3. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 a jeho uplatnění v ČR

Vzhledem k tomu, že s působením Evropské unie přímo souvisí volný pohyb osob a to nejen za účelem cestování pro relaxaci, ale také za účelem hledání pracovních míst a výkonu zaměstnání, je ve vlastním zájmu EU co nejvíce zjednodušit toto cestování pokud možno všemu druhu obyvatel žijících na jejím území. Jak vyplývá z Listiny základních práv Evropské unie, EU si navíc v rámci tohoto pohybu obyvatel předsevzala chránit základní práva občanů EU, jako je například nedotknutelnost osobní důstojnosti. To v sobě zahrnuje také pečovat o práva o cestujících, kteří náleží do kategorie těch nejzranitelnějších.

Proto Evropský parlament a Rada přijaly nařízení upravující práva cestujících se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě. Orgány EU si totiž velmi dobře uvědomují hospodářský a sociální dopad této problematiky. Na základě údajů, které Evropská komise získala od několika sdružení leteckých dopravců, dospěla k tomu, že ročně je pomoc v souvislosti s umožněním využití letecké dopravy poskytnuta v 7 milionech případů. To tedy znamená, že následkem pomoci těmto lidem a v závislosti na kvalitě této pomoci, každoročně

nastane 7 milionů příležitostí k tomu, aby byl zákazník spokojen se službami poskytovanými v rámci EU. (KOM(2005) 47, 2005)

Co se však skrývá pod pojmem osoba se zdravotním postižením a osoba s omezením pohybu a orientace? Podle nařízení č. 1107/2006 je to osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoliv tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení nebo nezpůsobilosti nebo jakékoli jiné příčiny zdravotního postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytovány všem cestujícím.“ To, že se definice zmiňuje i dočasnosti důvodu potřeby pomoci, připomíná, že pohyblivost cestujícího může být omezena například zlomenou nohou nebo čerstvě vymknutým kotníkem. Definice rovněž zmiňuje věk. Pohyblivost cestujícího může být omezena i stářím nebo degenerativním onemocněním kloubů, což opět neodpovídá typické představě osoby se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace. Orientace člověka v prostoru může být ovlivněna nejen poškozením, případně ztrátou některého z lidských smyslů, ale také onemocněními nervové soustavy, které jsou opět spojovány s lidmi staršími věkem, ačkoli fyzicky mohou velmi zdatní. Z toho, jak je tato definice zvolena, vyplývá, že pomoc by měla být poskytována všem těm, kdo si, pokud možno předem, vyžádají takovou pomoc na základě objektivních zdravotních důvodů, přičemž tyto důvody jsou vztaženy k možnosti zmeškání letu. Také je to projev ohleduplnosti a přirozené laskavosti, kterou by měli mít lidé jeden k druhému z principu svého lidství.

Cestování osob se zdravotním postižením a osob s omezenou pohyblivostí a orientací může pro dopravce i letiště znamenat jisté zvýšené náklady, a tudíž se tito cestující mohou stát „nezvanými hosty“. Na webových stránkách Sdružení na ochranu spotřebitele (2007) je možné se dočíst, že to byl právě letecký nízkonákladový dopravce Ryanair, který odmítal přepravovat daný druh cestujících. Tento dopravce je znám svými kontroverzními snahami o to, aby ušetřil, kde je to možné i nemožné. Aby se podobné nedůstojné incidenty již neopakovaly, bylo nutné, aby orgány Evropské unie podnikly příslušné legislativní kroky.

3.1 Vývoj nařízení č. 1107/2006

3.1.1. Předcházející aktivita EU

Aktivita v této oblasti EU začala podnikat již na konci minulého století. V důvodové zprávě k návrhu nařízení⁴³ dnes známého pod číslem 1107/2006 je nastíněno vše, co tomuto nařízení předcházelo. Je zde uvedeno, že v roce 2000 vydala Evropská komise sdělení,⁴⁴ které se zabývalo ochranou cestujících v letecké dopravě. Následujícího roku Generální ředitelství pro energii a dopravu Evropské komise vydalo Bílou knihu o dopravní politice a jejím vývoji s názvem: „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnutí“.⁴⁵ V tomto dokumentu Komise předeslala, že budou následovat kroky směřující k silnější ochraně práv cestujících.

A tak roku 2002 vydala konzultační dokument dotýkající se smluv leteckých dopravců s jejich cestujícími. Diskuse se zúčastněnými stranami, která z tohoto dokumentu vzešla, jasně prokázala, že ochrana cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace a cestujících se zdravotním postižením má prvořadý význam. Zúčastněné strany, tedy letecké společnosti, spotřebitelské organizace, ministerstva a vládní agentury se shodli na tom, že k výše uváděným incidentům by nemělo docházet, vyjma z důvodů zákonem daných bezpečnostních požadavků.⁴⁶ Také se shodli na tom, že případná pomoc k využití letecké dopravy poskytnutá těmto cestujícím by měla být bezúplatná a tyto náklady by měli být rozděleny mezi ostatní cestující. V čem se však tyto strany neshodli, byla otázka, kdo by měl být zodpovědný za poskytování výše uvedené pomoci těmto cestujícím. Proto bylo nutné, aby věc Komise ošetřila právní cestou a to dle zásady subsidiarity.

⁴³ KOM(2005)47

⁴⁴ KOM(2000) 365, na serveru eur-lex.ec.eu pouze bibliografický soupis.

⁴⁵ KOM(2001) 370, na serveru eur-lex.ec.eu pouze bibliografický soupis.

⁴⁶ Podle čl. 10 Důvodové zprávy k návrhu nařízení 1107/2006 by se mohlo jednat o cestování více osob s omezenou schopností pohybu v jednom letu, což by ztěžovalo případnou evakuaci cestujících z letadla.

V důvodové zprávě, která je součástí návrhu nařízení o právech osob s omezenou pohyblivostí v letecké dopravě, k tomu uvádí: „Cestující, letiště a letecké společnosti by společně měli prospěch z přesných a úplných pravidel. Letecká doprava je vysoce zmezinárodněním odvětvím, takže rozdíly mezi vnitrostátními předpisy mohou způsobovat vážné problémy.“ (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech osob s omezenou pohyblivostí v letecké dopravě, 2005) Dalším, trochu okrajovým, důvodem, pro následující kroky bylo také to, že v této otázce je letecká doprava mnohem dále, nežli ostatní druhy dopravy, a tudíž by vznikl ucelený rámec ochrany zdravotně a tělesně znevýhodněných cestujících využívajících leteckou dopravu.

3.1.2. Návrh nařízení č. 1107/2006

Z výše uvedených důvodů Evropská komise přistoupila k tomu, aby 16. 2. 2005 podala návrh nařízení o právech osob s omezenou pohyblivostí v letecké dopravě. V tomto návrhu byla ustanovena podmínka spravedlivého zacházení. Součástí této podmínky je zákaz odmítnutí přijetí rezervace nebo vstupu na palubu odůvodněné omezenou pohyblivostí zakázané. Návrh také upřesňuje podmínky a rámec pomoci, poskytované těmto cestujícím v rámci přípravy na let, ke kterému mají rezervaci. Spektrum cestujících, kteří potřebují pomoc na letištích, je velmi široké, takže i daná pomoc by jim měla být přizpůsobena.

Co se týče pramene neshody v rámci diskuse k dokumentu Generálního ředitelství, tedy kdo by měl být zodpovědný za pomoc poskytovanou na letištích, Evropská komise dospěla k názoru, že by to měla být právě letiště. Podle Komise je tento způsob řešení situace nejefektivnější z hlediska nákladového, časového i kompetenčního.

Další otázkou, které toto nařízení řeší, je financování těchto služeb. Komise argumentuje tím, že, kdyby všechny náklady spojené s přepravou daného cestujícího nesla letecká společnost, u které má takový cestující rezervaci na let, mohly by být některé společnosti znevýhodněné a rámci konkurenceschopnosti by mohly usilovat o to, aby eliminovaly počet přepravených cestujících vyžadujících pomoc špatně poskytovanými službami nebo neetickým chováním. Proto Komise v tomto návrhu

uvedla jako řešení rozpočítat náklady, které konkrétnímu letišti vznikly v souvislosti s poskytováním pomoci cestujícím s omezenou pohyblivostí, na všechny cestující, které dopravci přepravili z nebo na toto letiště celkem. Tyto náklady by pak letečtí dopravci uhradily letišti ve formě svého podílu na celkovém počtu přepravených cestujících z nebo na toto letiště. Dopravcům by se tak značně snížily náklady na jednoho přepravovaného cestujícího vyžadujícího pomoc. (viz tabulka č. 3.1. Průměrné náklady vynaložené na pomoc na jednoho cestujícího.) Mezi dopravci by fungovala jakási solidarita a navíc by se snížila pravděpodobnost snah odradit dané cestující na využití letecké přepravy, protože na jejich přepravu by dopravci přispívali v každém případě. Na druhou stranu logicky za služby, které jsou poskytovány přímo na palubě letadla, by měli být odpovědní sami dopravci.

Tabulka č. 3.1. Průměrné náklady vynaložené na pomoc na jednoho cestujícího.

Náklady na poskytnutí pomoci	Nižší průměr ⁴⁷	Vyšší průměr ⁴⁸
Náklady na poskytnutí pomoci v jednom případě	24€	30€
Náklady na poskytnutí pomoci v 7 mil. případech	168 mil. €	210 mil. €
Náklady na poskytnutí pomoci na jednoho z 590 mil. cestujících (v roce 2003)	0,28 € = 6,75 Kč	0,36 € = 8,72 Kč ⁴⁹

Zdroj: KOM(2005) 47, 2005.

⁴⁷ Podle Mezinárodní asociace leteckých dopravců, KOM(2005) 47, 2005.

⁴⁸ Podle Asociace evropských leteckých společností, KOM(2005) 47, 2005.

⁴⁹ EUR=24,230CZK (Česká národní banka, 10. 5. 2011)

3.1.3. Připomínky k návrhu nařízení č. 1107/2006

Budoucí nařízení o právech osob s omezenou pohyblivostí v letecké dopravě se pochopitelně mělo dotýkat jak sociální oblasti, tak i hospodářské. Proto k tomuto návrhu zaujal své stanovisko i Evropský hospodářský a sociální výbor.⁵⁰ Výbor iniciativu ze strany Komise ocenil, nicméně si ponechal několik výhrad k jeho znění.⁵¹

Například poukázal na to, že v návrhu nejsou dostatečně objasněny podmínky pro odepření nástupu na palubu letadla z bezpečnostních důvodů. Týkalo se to odst. 2 v úvodu navrhovaného nařízení a článku 4. Ve schváleném znění se to projevilo tak, že v 2. odst. úvodu nařízení je dovětek, že letečtí dopravci vyvinou veškeré rozumné úsilí k tomu, aby zjistili, zda existují nějaké bezpečnostní požadavky, které by bránili danému cestujícímu využít rezervace na konkrétní let. Článek 4 je doplněn tím, že přijetí na palubu mohou bránit technické parametry letadla, jako šíře dveřního rámu. Navíc v případě odepření, se na cestujícího vztahuje již zmíněné nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů. Navíc musí dopravce zpřístupnit veřejnosti bezpečnostní požadavky,⁵² které by mohly k takovému odepření vést. V návrhu nařízení však bylo uvedeno, že dopravce je povinen tyto požadavky poskytnout ihned na požádání. To by ale mohlo být provázeno obstrukcemi ze strany dopravce. Proto EHSV doporučil všeobecné zveřejnění těchto pravidel. Zpřístupněna by například měla být v cestovních kancelářích.⁵³ Cestující se zároveň díky tomu mohou dopředu připravit na to, že by eventuálně mohly nastat komplikace, a mohly by se tak dopředu ujistit o svých právech. Dále má dopravce povinnost o důvodech odmítnutí přepravy cestujícího informovat ihned ústně a na požádání i písemně a to do pěti dnů od požádání.

⁵⁰ Úřední věstník Evropské unie, 2006/C24/03

⁵¹ Přehled všech dokumentů vztahujících se k procesu tvorby daného nařízení dostupný na: <http://www.europarl.europa.eu/oel/FindByProcnum.do?lang=2&procnum=COD/2005/0007>

⁵² V návrhu nařízení je dopravce povinen tato pravidla poskytnout na požádání, to by však mohlo být provázeno obstrukcemi. Navíc při všeobecném uveřejnění těchto pravidel se mohou

⁵³ Podle článku 2 písm. e nařízení č. 11107/2006 a ve smyslu směrnice 90/214/EHS čl. 2 odst. 2 a 3.

Další významná výtká ze strany EHSV se týkala návrhu 5. článku (v konečném znění je to čl. 7) ustanovujícímu právo na pomoc na letištích. Místo neurčitého rozumného úsilí, které by měl řídicí orgán letiště⁵⁴ vyvinout v případě příletů a tranzitů, kdy cestující musí stihnout navazující let, Výbor doporučuje poskytnutí náležité pomoci uznat jako odpovědnost řídicího orgánu v případě, že takový cestující dá o osobě vědět alespoň 24 hodin předem.

Výbor dále upozorňuje na to, že v návrhu nařízení není stanovena povinnost letiště disponovat příslušně vyškoleným personálem, a že je nutné, aby byla stanovena plná náhrada v případě poškození či ztráty vybavení, které cestující potřebuje ke svému pohybu. Na obě tyto výtky Komise reagovala tím, že do nařízení zařadila oproti návrhu dva nové články: článek 11 s názvem Odborná příprava a článek 12, ve kterém cestujícím přiznává náhradu za zničené případně ztracené vybavení pro mobilitu, včetně invalidního vozíku, nebo jiné pomocné vybavení. Na jedné straně není stanoven nárok na plné odškodnění, na straně druhé se podle nového článku odškodnění řídí podle předpisů mezinárodního, vnitrostátního práva a práva EU.

V této souvislosti se Komise zavázala, že provede studii o tom, do jaké míry je možné posílit v této oblasti práva cestujících a jakby mohly být nastaveny stropy daných náhrad. O poznatky získané z výsledků této studie se Komise podělila ve sdělení ze dne 7. 8. 2008.⁵⁵ Komise si stanovila kvantitativní cíl a to snížit počet případů ztráty nebo zničení daného druhu vybavení, ačkoli, jak je v tomto sdělení uvedeno, na 706 milionu cestujících v roce 2005 připadlo 600 až 1000 případů. Také si stanovila kvalitativní cíle – minimalizovat důsledky událostí, přičemž poukazuje na to, že mnohá letiště stále nemají dostatečně vyškolený personál, který přichází do kontaktu s cestujícími.

⁵⁴ Řídicí orgán letiště – „orgán, který má podle vnitrostátních právních předpisů zejména za úkol správu a řízení letištní infrastruktury a koordinaci a kontrolu činností různých dopravců přítomných na letišti nebo daného letištního systému.“ (nařízení č 1107/2006 čl. 2 písm. f)

⁵⁵ KOM(2008) 510.

3.2. Užití nařízení č. 1107/2006 v ČR

Toto nařízení vstoupilo v platnost 15. 8. 2006, to je dvacátý den po uveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie tak, jak stanoví článek 17 tohoto nařízení. Jeho účinek nastal od 26. července 2007. Členské státy a dotčené soukromé subjekty tedy dostaly čas na to, aby se na právní vymahatelnost tohoto nařízení dostatečně připravily. Jak to tedy vypadá v podmínkách českého letectví? Předně se toto nařízení vztahuje na tři již mnohokrát zmíněná mezinárodní letiště v ČR – na letiště v Praze, Brně, Mošnově, která ročně odbaví více než 150000 cestujících. Do jisté míry také na letiště v Pardubicích a v Karlových Varech, která se rozhodla zařídit se podle tohoto nařízení. Nařízení by se vztahovalo také na dopravce působící na území ČR a potažmo celé EU.⁵⁶ Ti však nejsou předmětem této práce. Proto budou jako informační zdroje užity normy kvality vydané zmíněnými letišti.⁵⁷ Nařízení bude rozebíráno pokud možno po člancích. Dále jsou rozebíraná letiště uváděna pod jejich zkratkami (LKPR – letiště Praha Ruzyně, LKTB – letiště Brno Tuřany, LKMT – letiště Ostrava Mošnov, LKPD – letiště Pardubice, LKKV – letiště Karlovy Vary).

3.2.1. Určení míst příjezdu a odjezdu

Jeden z prvních požadavků, které nařízení na letiště vznáší, je uveden v článku 5 nařízení a týká se označení míst pro příjezd nebo odjezd cestujících žádajících o pomoc. Tato místa slouží k tomu, aby zde cestující oznámit svůj příjezd a následně si vyžádat pomoc. Tato místa musí být zvolena po konzultaci s organizacemi zastupujícími osoby, jichž se toto nařízení týká, aby byla zvolena k co největšímu pohodlí cestujících. Zároveň to ale musí být v mezích možností letiště a jeho řídicích orgánů.

Z tabulky č. 3.2 jasně vyplývá, že nejčastěji jsou tomuto účelu vyhrazena parkoviště. Což je logické, vzhledem k tomu, že pomoc poskytovaná cestujícím by jim měla být k co nejvíce pohodlná. Proto pro mnoho cestujících, čím méně kroků bez pomoci budou muset udělat, tím lépe.

⁵⁶ Příklad zavedení nařízení dopravcem na <http://www.easyjet.com/CS/O/prm.html>, 2007.

⁵⁷ Letiště Karlovy Vary nemá povinnost vydat tuto normu, nicméně ji vydalo.

Další krok, který se zahájením poskytování pomoci souvisí, je určení způsobů oznámení potřeby pomoci. Ne každý totiž létá s cestovní kanceláří. Tomuto se věnuje tabulka č. 3.2. Nejběžněji je mezinárodními letišti nabízena možnost požádání o pomoc po telefonu. Všechna letiště také nabízejí možnost elektronické pošty.

Vzhledem k rozmanitosti zdravotních postižení, která je tak často vzpomínána v normách kvality těchto letišť, je jediné ku prospěchu, když je nabízena možnost požádat o pomoc co nejširší škálou komunikačních prostředků. Dalo by se říci, že i v tomto se odráží promyšlenost poskytování pomoci znevýhodněným cestujícím.

Tabulka č. 3.2 Místa příjezdu a odjezdu

Umístění	Počet výskytů	Letiště, u něhož se umístění vyskytuje
Odbavovací přepážky	3	LKPR, LKMT, LKPD
Přepážky informační služby	2	LKPR, LKMT
Vjezdy, parkoviště (úrovňová i nadúrovňová)	4	LKPR, LKTB, LKMT, LKPD
Výstupní autobusové zastávky	2	LKPR, LKMT
Kancelář odpovědného pracovníka	1	LKTB,
Pracoviště bezpečnostní kontroly	1	LKKV

Zdroj: Normy kvality daných letišť, 2008-2009

Tabulka č. 3.3 Způsoby sdělení žádosti o pomoc ze strany cestujícího.

Způsob sdělení	Počet výskytů	Letiště, které daného způsobu využívá
Osobně v kanceláři odpovědného zaměstnance	2	LKTB, LKPD
Osobně u pracovníka ostrahy nebo bezpečnostní kontroly	2	LKPD, LKKV
Telefonicky	5	LKTB, LKMT, LKPD, LKKV, LKPR
Elektronicky	5	LKTB, LKMT, LKPD, LKKV, LKPR
Faxem	2	LKMT, LKPR

Zdroj: Normy kvality jednotlivých letišť, 2008-2009

3.2.2. Časové standardy

V závislosti na rozmístění stanovišť pro ohlášení pomoci si některá letiště stanovila maximální časové rozpětí, ve kterém musí být zahájeno poskytování pomoci. Navíc jsou tyto časové standardy rozděleny podle toho, zda se jedná o přílet, odlet nebo tranzit. V následující tabulce je přehled dostupných časových standardů pro zahájení poskytování pomoci. Pro vzdálenější místa příjezdu a odjezdu platí vyšší číslo. Pod heslem „max“ se neskrývá maximální možná doba trvání, ale maximální iniciativa a veškerá možná snaha.

Z tabulky č. 3.4 je vidět, že stanovení časových standardů je záležitostí pouze Letiště Praha a Letiště Leoše Janáčka Ostrava, ačkoli druhé jmenované letiště není na druhém místě co do objemu odbavených cestujících. Toto letiště si navíc stanovilo o

něco přísnější časové standardy pro zahájení poskytování pomoci. Na druhou stranu je pravda, že toto letiště je mnohem menší. Zároveň je také nutno si připustit, že pomoc neposkytuje specializovaná smluvní strana tak, jako v případě Letiště Praha (viz tabulku č. 3.5), ale tuto pomoc poskytují zaměstnanci, v jejichž standardním⁵⁸ popisu práce poskytování pomoci není, tudíž se musí zabývat několika různými druhy činností. Tento fakt do jisté míry může rozptylovat soustředěnost. Situace jsou také náročnější na koordinaci, protože zároveň nesmí utrpět ani ostatní činnosti, kterými s v rámci běžného pracovního procesu zaměstnanci zabývají. To se samozřejmě týká všech letišť, kde pomoc neposkytuje smluvní strana. V svém principu se to týká všech povolání, kdy jsou zaměstnanci povinni vykonávat široké spektrum činností, které s sebou do jisté míry nesouvisí. Každopádně nelze očekávat, že se letiště s menším objemem odbavených cestujících bude najímat poskytovatele pomoci cestujícím.

Tabulka č. 3.4 Časové standardy pro zahájení poskytování pomoci (v minutách)

		LKPR	LKTB	LKMT	LKPD	LKKV
Odlet	Ohlášený	5/15	x	5/10	x	x
	Neohlášený	max	x	25/20	x	x
Přílet tranzit	Ohlášený	0	x	0-5	x	x
	Neohlášený	5/15	x	15	x	x

Zdroj: Normy kvality daných letišť, 2008-2009 (x=údaj není stanoven)

Termín ohlášený/neohlášený se vztahuje k článku 6 a 7 nařízení, kde je stanoveno, že pokud dopravce, jeho zástupce nebo provozovatel souborných služeb pro

⁵⁸ Standardním ve vztahu k profesi celkově.

cesty, pobyty a zájezdy obdrží informaci o přítomnosti cestujícího, vyžadujícího pomoc, alespoň 48 hodin před plánovaným časem odletu, má 12 hodin na to, aby tuto informaci předal řídicímu orgánu letiště. Ten má tak dostatečný časový prostor, aby pomoc zkoordinoval. Dále je nutné, aby se cestující dostavil k odbavení alespoň 1 hodinu před odletem, není-li stanoveno jinak, nebo aby se dostavil na určená místa příjezdu a odjezdu alespoň 2 hodiny před odletem, není-li stanoveno jinak.⁵⁹ Pokud by cestující neoznámil své potřeby v předstihu 48 hodin, řídicí orgán „pouze“ vyvine veškeré rozumné úsilí o zajištění pomoci. Na druhou stranu, pokud je dané letiště místem přiletu cestujícího vyžadujícího pomoc, je o přítomnosti tohoto cestujícího spravován co nejdříve po vzletu letadla z počátečního letiště. To znamená, že případná mobilizace pomoci musí být uskutečněna ne v rámci 36 hodin, ale například pouze 2 hodin. Je proto v zájmu řídicího orgánu letiště udržovat se v jisté míře pohotovosti. V tom případě však výše zmíněné vyvinutí veškerého rozumného úsilí zdaleka nemusí být nedostatečným poskytnutím pomoci.

3.2.3 Odpovědnost za pomoc na letištích

Článek 8 nařízení určuje pravidla pro finanční správu poplatků vybíraných za poskytování pomoci od dopravců. Navíc je v tomto článku řečeno, že je na vůli řídicího orgánu letiště, zda bude pomoc poskytovat svépomocí, či zda uzavře smlouvu o poskytování pomoci s jinými stranami. Vzhledem k ročním objemům odbavených cestujících je využití resp. nevyužití služeb další strany příhodné. Tabulka č 3.3 ukazuje, jak si s výběrem poradila jednotlivá letiště.

Tabulka č. 3.5 Odpovědnost za pomoc na letištích

Letiště	Poskytovatel pomoci	Pozn.
LKPR	Smluvní subjekt	MaidPro Service s.r.o.
LKTB	Letiště	Za komplexní pomoc zodpovídá provozní dispečink, za

⁵⁹ Stanoveno jinak=v čase, který je předem a písemně stanoven leteckým dopravcem, jeho zástupcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy. (článek 7, odst. 4 nařízení)

		školení vedoucí úseku hasičské a bezpečnostní služby, vedoucí přepravního provozu za značení míst pro podávání stížností.
LKMT	Letiště	Za evidenci pomoci zodpovídá bezpečnostní dispečink.
LKPD	Letiště	Za školení, značení míst pro podávání stížností je odpovědný vedoucí oddělení handlingu, kontrolor odbavení za komplexní poskytnutí pomoci
LKKV	Letiště	Za komplexní poskytnutí pomoci odpovídá supervizor odbavení.

Zdroj: Normy kvality daných letišť, 2008-2009

3.2.4. Normy kvality pro pomoc

Tak jako letečtí dopravci musí zveřejňovat pravidla pro odepření nástupu na palubu z bezpečnostních důvodů, tak by i řídicí orgány letišť uveřejnit normu kvality pro poskytovanou pomoc v případě, že za rok odbaví více než 150 000 cestujících. Normu mají nejdříve probrat s uživateli letišť⁶⁰ a s organizacemi, které zastupují osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Ke zveřejnění těchto norem různá letiště přistoupila různým způsobem. Zatímco mezinárodní letiště v ČR tuto normu zveřejnila v plném znění, na stránkách Letiště Bratislava jsou pouze zmíněna práva cestujících na pomoc a tedy možnost poskytnutí služby, umístění místa příjezdu a na vedlejším banneru je uveden kontakt na Centrální informační službu.⁶¹ Irská letiště Dublin, Cork a Shannon jsou pod správou jediné společnosti Dublin Airport Authority, plc., tudíž mají společnou normu kvality. Jejich norma kvality je opět velmi stručná, nevyjmenovává obšírně sled jednotlivých úkonů při poskytování pomoci. Spíše se zaměřuje na časové standardy.

⁶⁰ Uživatel letiště – „fyzická nebo právnická osoba odpovědná za leteckou přepravu cestujících z daného letiště nebo do daného letiště.“ (čl. 3 písm. g nařízení)

⁶¹ <http://www.airportbratislava.sk/53.html>

Ve svých normách kvality letiště v ČR považují za podstatné uvést informaci rozsahu poskytované pomoci, o místech, kde si může cestující pomoc vyžádat, ale také to, jakým způsobem s cestujícími jednat. Pravda, personál poskytující pomoc musí být za tímto účelem zaškolen. Nicméně přítomnost takových informací v závazné vnitropodnikové normě jim dodává na důležitosti. Vzhledem k tomu, že jsou tyto normy zpřístupněny veřejnosti, mohou do nich nahlédnout i cestující, kteří tuto pomoc budou potřebovat. Určitě rádi uvidí, že se někdo učí, jakým způsobem jim, co nejlépe pomoci s cílem nedotknout se jejich osobní důstojnosti, ale také běžných lidských citů.

Nejen, že jsou některé normy kvality vyčerpávající, co do poskytnutých informací, některé jsou i velmi zajímavé. Kupříkladu norma kvality letiště Pardubice a norma kvality letiště Brno-Tuřany jsou si nápadně podobné. Vlastně jedinými rozdíly mezi těmito normami jsou například telefonní čísla, pár zpřeházených řádků a samozřejmě názvy letišť, ke kterým se vztahují. Na druhou stranu nejsvědomitěji se k tvorbě směrnice postavilo letiště Ostrava. Nejúhlednější formu má pak norma kvality letiště Praha, protože tato je součástí smlouvy mezi letištěm a smluvním poskytovatelem pomoci.

Nařízení č. 1107/2006 uvádí jako jedny z příčin zdravotního postižení a omezení pohybu i věk, nebo příčiny dočasného rázu. Avšak na webových stránkách letišť bývají normy kvality často zařazeny pod heslo „cestující se ZTP“. Důvodem pro toto označení zřejmě bude to, že nejčastěji si o pomoc říkají lidé se ZTP. Označení zdravotně těžce postižené osoby se však opravdu nemůže vztahovat na dočasná zranění. A pokud cestující s dočasnými obtížemi nebudou znát definici, jakou používá nařízení, těžko budou očekávat, že by jim tato norma mohla být užitečná, tudíž se případně ani nedozví, že jim může být poskytnuta pomoc a že je nutné dodržet určité časové limity pro vyžádání pomoci. To může vést jednak k nepohodlí cestujících a jednak i k organizačním komplikacím pro letiště

3.2.5. Odpovědný subjekt

V rámci principu subsidiarity dohlíží na plnění tohoto nařízení orgán, kterého k tomu určí příslušný členský stát. Tak je to ustanoveno v článku 14 tohoto nařízení. V podmínkách České republiky je tímto dozorem pověřen Úřad pro civilní letectví.

Tento úřad je podle článku 16 také oprávněn sankce za porušování tohoto nařízení. Tyto sankce však musí být účinné, odrazující a zároveň přiměřené. Ačkoli se Úřad nezmiňuje o tom, do jaké míry je toto nařízení uplatňováno v České republice, ve výroční zprávě z roku 2009 podotýká, že ubývá případů stížností cestujících na to, že jim byl odepřen nástup na palubu. Tato problematika s rozebíraným nařízením souvisí, proto je klesající počet stížností pozitivní informací i vzhledem k tomuto nařízení.

Tabulka č. 3.6 Struktura norem kvality

Kapitoly a podkapitoly	Letiště
Příloha č 2 nařízení	LKPR, LKTB, LKPD, LKMT, LKKV
Místo poskytnutí pomoci	LKPR, LKTB, LKMT, LKPD, LKKV
Technická vybava	LKPR, LKMT,
Postupy pro zajištění asistence	LKPR, LKTB, LKMT, LKPD, LKKV
Pojednání o zdravotních postiženích	LKMT
Zásady vhodného chování a způsobu pomoci	LKPR, LKMT, LKPD, LKKV

Zdroj: Normy kvality daných letišť, 2008-2009

Závěr

Tématem této práce byla letecká doprava v České republice se zaměřením na provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Toto nařízení je důležité, protože se v něm snoubí politika zákazu diskriminace a zároveň dopravní politika.

Protože by toto nařízení nemohlo fungovat bez patřičného zázemí, byla v první kapitole přiblížena legislativní opora tohoto nařízení. Podstatná je rovněž souvislost s Listinou základních práv Evropské unie. Její obsah totiž stanoví všem snahám o ochranu spotřebitelů vyšší princip. Nařízení jako je to pod číslem 1107/2006 již nejsou vydávána jenom kvůli hledání efektivnější cesty k navýšení ekonomického prospěchu, ale také proto, že jsme lidé, že naše sociální potřeby jakožto „tvora společenského“ jsou stále nadraženy touze po nadstandardním životě.

Ve druhé kapitole byla krátce představena některá mezinárodní letiště České republiky. Kromě krátké historie byla věnována pozornost i projektům realizovaným na těchto letištích za nemalé finanční podpory Evropské unie. Tato letiště byla vybrána proto, že mají přímou souvislost s poslední kapitolou, která se dotýká samotného zavádění zmíněného nařízení do běžného letištního života.

Předmětem třetí kapitoly se tedy stalo srovnání toho, jak si zmíněná letiště poradila s formálními požadavky souvisejícími se zavedením nařízení. V souvislosti s povinnostmi zveřejnit normu kvality si srovnávaná letiště počínala opravdu vzorně a houževnatě. Je vidět, že se připravují na svou budoucnost, která je tak slibně nastartována současnými i nedávnými projekty pro jejich modernizaci a oživení. Vytvoření kvalitní normy a důsledné vyžadování jejího naplnění zanechává v cestujících ten nejlepší dojem. Letiště, která takto jednají, se pak mohou řadit k úspěšným poskytovatelům služeb cestujícím. Protože na spokojených cestujících závisí jejich budoucnost.

Seznam použité literatury

Knižní zdroje:

1. BURDEK, Ladislav; kolektiv. Evropské právo, základní dokumenty ve znění Lisabonské smlouvy. 1. vyd. Praha: Sagit, 2010. 304 s. ISBN 978-80-7208-785-3
2. KUDELOVÁ, Magdaléna. Právo EU. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TUO, 2007. 119 s. ISBN 978-80-248-1414-8
3. ZÁKON č. 49/1997 ze dne 6. března 1997 o civilní letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb.

Tištěná periodika:

4. JÁN, T.; KROJIDLO, M.; SÝKORA, J. Flying Bulls. Flying revue, 2008, roč. 1, č. 4, s. 84. ISSN 1802-9027
5. VL3, nejrychlejší ULL. Flying Revue, 2008, roč. 1, č. 4, s. 26. ISSN 1802-9027

Elektronické zdroje:

6. Aktuální seznam příjemců [on-line]. 2011, květen. [cit. 2011-05-08]. Dostupný z WWW:
< <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/7dbbeea9-9668-479f-9383-929c35fa04fb/aktualni-seznam-prijemcu>>
7. DDA, plc. QUALITY STANDARDS: EC Regulation 1107/2006 – concerning the rights of disabled persons with reduced mobility whe traveling by air. [on-line]. 2008, May [cit. 2011-04-13]. Dostupný z WWW:
< http://www.shannonairport.com/Libraries/Reduced_Mobility/quality>
8. DANKLEFSEN, Nils. Dopravní politika: obecné zásady. [on-line]. 2008, červenec [cit. 2011-04-20]. Dostupný z WWW:
<http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7262_cs.htm>
9. DANKLEFSEN, Nils. Letecká doprava: přístup na trh. [on-line]. 2008, červenec [cit. 2011-04-20]. Dostupný z WWW:

- <http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7266_cs.htm>
10. DANKLEFSEN, Nils. Letecká doprava: hospodářská soutěž a práva cestujících. [on-line]. 2008, červenec. [cit. 2011-04-20]. Dostupný z WWW:
<http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7267_cs.htm>
 11. DANKLEFSEN, Nils. Letecká doprava: letecký provoz a bezpečnostní pravidla. [on-line]. 2008, červenec. [cit. 2011-04-20]. Dostupný z WWW:
<http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7268_cs.htm>
 12. Doplnění infrastruktury letiště Brno Tuřany. [on-line] 2009. [cit. 2011-04-27]. Dostupný z WWW:
<<http://www.airport-brno.cz/index.php?id=44&lang=cs>>
 13. ECU. [on-line]. 2009, říjen. [cit. 2011-05-02]. Dostupný z WWW:
< <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/e/ecu/1000697/6263/>>
 14. Evropské dotace z ROPu na pardubické letiště a hradeckou Bavlno. [on-line]. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://www.rada-severovychod.cz/evropske-dotace-z-ropu-na-pardubicke-letiste-a-hradeckou>>
 15. Historie letiště Brno-Tuřany v datech. [on-line]. [cit. 2011-04-27]. Dostupný z WWW:
<<http://www.airport-brno.cz/index.php?id=41&lang=cs>>
 16. Charta základních práv EU. [on-line]. 2008. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://www.euroskop.cz/627/sekce/charta-zakladnich-prav-eu/>>
 17. Charta základních práv občanů EU. [on-line]. 2010, leden. [cit. 2011-05-02]. Dostupné z WWW:
< <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/ch/charta-zakladnich-prav-obcanu-eu/1000701/5258/>>
 18. Informace o letištích. [on-line]. 2011. [cit. 2011-04-30]. Dostupný z WWW:
<http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/info.htm>
 19. Informace o průběhu stavby „Modernizace letiště Karlovy Vary – 3. etapa“. Tiskový zpráva krajského úřadu Karlovarského kraje. [on-line]. 2008, únor. [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW:
<http://www.airport-k-vary.cz/cs/clanek.php?pg=3&prefix=apt_&id=398&list=>>

20. JANÍK, Radomír. Pravidla poskytnutí pomoci cestujícím se zdravotním postižením a cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace na letišti Brno-Tuřany. [on-line]. 2008, červen. [cit. 2011-04-27]. Dostupný z WWW:
< http://www.airport-brno.cz/cs/download/pomoc_invalidum.pdf>
21. JELÍNEK, martin. Směrnice – pravidla pro poskytování pomoci cestujícím se zdravotním postižením a cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace na letišti Pardubice. [on-line]. 2008, červen. [cit. 2011-04-27]. Dostupný z WWW:
< http://www.airport-pardubice.cz/editor/image/download1_soubory/pravidla_pro_pomoc_pax-se-zp.pdf>
22. JUREČKA, Jan. Směrnice pro plnění nařízení Evropského parlamentu „O právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou pohyblivostí v letecké dopravě.“[on-line] 2009, květen. [cit 2011-04-03]. Dostupný z WWW:
< http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/ostatni/Sm-18-09_Smernice_pro_OZP.pdf>
23. GEŤKOVÁ, Pavla, ŠMÍDOVÁ, Liana. Pravidla pro poskytování pomoci cestujícím se zdravotním postižením a cestujícím s omezenou schopností ohybu a orientace na letišti Karlovy Vary. [on-line]. 2010, duben. [cit. 2011-04-20]]. Dostupný z: WWW:
< <http://www.airport-k-vary.cz/docs/LKV-VN-08-10.pdf>>
24. HLOUŠEK, Petr. Zajištění asistenčních služeb při odbavení osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace na Letišti Praha, Norma kvality. [on-line]. 2008, červenec. [cit. 2011-04-26]. Dostupný z WWW:
< http://www.prg.aero/Files/cs/Sluzby/Odbaveni/norma_kvality.pdf>
25. Komise uvítala dnešní politickou podporu vyjádřenou radou k souboru předpisů pro jednotné evropské nebe. [on-line]. 2009, březen. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/501&format=HTML&aged=0&language=CS&guiLanguage=en>>
26. KOPECKÁ, Hana. Ochrana spotřebitele. [on-line]. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://www.euroskop.cz/8969/sekce/ochrana-spotrebitele/>>
27. KUBEŠOVÁ, Michaela. Zástupci letiště Leoše Janáčka Ostrava a Vysoké školy báňské – technické univerzity dnes slavnostně podepsali Rámcovou dohodu o spolupráci. Tisková zpráva. [on-line]. 2007, srpen. [cit. 2011-05-09]. Dostupný z WWW:
<http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Tiskove_zpravy/TZ_podpis_smlouvy.pdf>

28. LAGRONOVÁ, Michaela. Letiště Praha vyhodnotilo provozní výsledky za rok 2010. Tiskové zprávy. [on-line] 2011, leden. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/letiste-praha-vyhodnotilo-provozni-vysledky-za-rok-2010/>>
29. Letiště Brno: Statistické údaje. [on-line]. 2011. [cit. 2011-05-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-brno.cz/index.php?id=43&lang=cs>>
30. Letecká doprava v kontextu aktivit a politik EU. [on-line]. 2008, listopad. [cit. 2011-05-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/podnikani-v-eu/letecka-doprava-kontext-aktivit-eu/1000520/51005/>>
31. Letiště Karlovy: Pohybové plochy. [on-line]. [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-k-vary.cz/cs/pohybove-plochy/>>
32. Letiště Karlovy Vary: Historie letiště. [on-line]. [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-k-vary.cz/cs/letiste-historie/>>
33. Letiště Karlovy Vary: Modernizace letiště – plánované etapy. [on-line]. 2010, září. [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-k-vary.cz/cs/letiste-modernizace-planovane-etapy/>>
34. Letiště Karlovy Vary zahájilo 2. etapu modernizace. Tisková zpráva. [on-line]. 2006, duben. [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/clanek.php?pg=3&prefix=apt_&id=357&list=>>
35. Letiště Leoše Janáčka Ostrava: Historie. [on-line]. [cit. 2011-05-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-historie-vznik-vyvoj/>>
36. Letiště Leoše Janáčka Ostrava: Projekty financované z EU. [on-line]. [cit. 2011-05-09]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-projekty-financovane-z-eu/>>
37. Letiště Leoše Janáčka Ostrava: Technické údaje. [on-line]. [cit. 2011-04-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-technicke-udaje/>>
38. Letiště Pardubice: Historie. [on-line]. [cit. 2011-05-07]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-pardubice.cz/letiste/historie.htm>>
39. Letiště Pardubice: Charakteristika. [on-line]. [cit. 2011-05-07]. Dostupný z WWW: <<http://www.airport-pardubice.cz/letiste/charakteristika.htm>>

40. Letiště Pardubice: Výkony. [on-line]. 2011. [cit. 2011-05-07]. Dostupný z WWW:
<<http://www.airport-pardubice.cz/letiste/vykony.htm>>
41. Letiště Pardubice: Základní informace. [on-line]. [cit. 2011-05-07]. Dostupný z WWW:
<<http://www.airport-pardubice.cz/spolecnost/zakladni-informace.htm>>
42. Letiště Praha: Paralelní dráha. [on-line], [cit. 2011-04-30]. Dostupný z WWW:
<<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/paralelni-draha/>>
43. Letiště Praha – Profil společnosti. [on-line]. 2010, červenec. [cit. 2011-05-01].
Dostupný z WWW:
<<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/vyrocnizpravy/Contents/1/D52281DA7104B24BFDAD530A89222A70/resource.pdf>>
44. Letiště Praha Ruzyně – Historie. [on-line]. [cit. 2011-05-05]. Dostupný z WWW:
<<http://www.letiste-ruzyne-praha.cz/letiste-info.htm>>
45. Listina základních práv EU. [on-line]. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://www.euroskop.cz/204/sekce/charta-zakladnich-prav-eu/>>
46. Modernizace letiště Karlovy Vary – 1. a 2. etapa. Tiskový zpráva. [on-line]. 2006, červen. [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW:
<http://www.airport-k-vary.cz/cs/clanek.php?pg=3&prefix=apt_&id=366&list=>>
47. Nařízení Evropské Rady (EHS) č. 3975/87. [on-line]. 1987, prosinec. [cit. 2011-04-28].
Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:01:31987R3975:CS:PDF>>
48. Nařízení Rady (EHS) č. 3976/1987. [on-line]. 1987, prosinec. [cit. 2011-04-28].
Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:01:31987R3976:CS:PDF>>
49. Nařízení Rady (EHS) č. 2343/90. [on-line] 1990, srpen. [cit. 2011-04-27]. Dostupný z
WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:01:31990R2343:CS:PDF>>
50. Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92. [on-line]. 1992, srpen. [cit. 2011-04-26]. Dostupný
z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:06:02:31992R2407:CS:PDF>>

51. Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92. [on-line]. 1992, srpen. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:01:31992R2408:CS:PDF>>
52. Nařízení Rady (EHS) č. 2409/1992. [on-line]. 1992, srpen. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:01:31992R2409:CS:PDF>>
53. Nařízení Rady (EHS) č. 2411/92. [on-line]. 1992, srpen. [cit. 2011-04-27]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:01:31992R2411:CS:PDF>>
54. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002. [on-line]. 2002, září. [cit. 2011-05-02]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:07:32002R1592:CS:PDF>>
55. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004. [on-line]. 2004, březen. [cit. 2011-04-30]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:08:32004R0549:CS:PDF>>
56. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004. [on-line]. 2004, březen. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:08:32004R0550:CS:PDF>>
57. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004. [on-line]. 2004, březen. [cit. 2011-04-30] Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:08:32004R0551:CS:PDF>>
58. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004. [on-line]. 2004, březen. [cit. 2011-04-30]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:08:32004R0552:CS:PDF>>
59. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005. [on-line]. 2005, prosinec. [cit. 2011-04-29]. Dostupný z WWW:

- <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:344:0015:0022:CS:PDF>>
60. Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. [on-line]. 2008, březen. [cit. 2011-05-02]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:079:0001:0049:CS:PDF>>
61. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009. [on-line]. 2009, listopad. [cit. 2011-05-02]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:309:0051:0070:CS:PDF>>
62. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, KOM(2005) 47. [on-line]. 2005, únor. [cit. 2011-05-08]
63. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, KOM(2008) 388. [on-line]. 2008, červen. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0388:FIN:CS:PDF>>
64. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, KOM(2008) 390. [on-line]. 2008, červen. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0390:FIN:CS:PDF>>
65. O letišti Praha. [on-line]. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/o-letisti-praha/>>
66. Otevření odbavovacího terminálu letiště Brno. [on-line]. [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW:
<<http://www.airport-brno.cz/index.php?id=008&lang=cs>>
67. Procedure file. [on-line]. 2006, srpen. [cit. 2011-05-10]. Dostupný z WWW:
<<http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=2&procnum=COD/2005/0007>>
68. Přehled letišť. [on-line]. 2010, září. [cit. 2011-05-07]. Dostupný z WWW:
<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/2332A65E-76E5-496C-884C-F1335F0768FD/0/seznam_letist_zari_2010.pdf>
69. Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě č. 261/2004. KOM(2007)0168. [on-line]. 2007, duben. [cit. 2011-04-27]. Dostupný z WWW:
<http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2007/com_2007_0168_cs>

- .pdf#xml=http://158.167.146.104:7001/www/xmlread.jsp?ServerSpec=158.167.146.104:9000&K2DocKey=http%3A%2F%2Fec.europa.eu%2Ftransport%2Fair_portal%2Fpassenger_rights%2Fdoc%2F2007%2Fcom_2007_0168_cs.pdf%40EUROPACORE_eceu_x&QueryText=smlouvy+leteck%C3%BDch+spole%C4%8Dnost%C3%AD+s+cestuj%C3%ADc%C3%ADmi>
70. Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě, KOM(2007)0168. [on-line]. 2007, duben. [cit. 2011-05-06]. Dostupný z WWW:
< http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0168:FIN:CS:PDF>
 71. Sdělení Komise radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů. KOM(2008) 389. [on-line]. 2008, červen. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0389:FIN:CS:PDF>
 72. Sdružení obrany spotřebitelů. Práva zdravotně postižených při letecké dopravě. [on-line]. [cit. 2001-04-17]. Dostupný z WWW:
<http://www.spotrebitele.info/vase-prava/clanekc9d3.shtml?x=2341508>
 73. Sociální politika v Evropské unii. [on-line]. 2009, květen. [cit. 2011-05-02]. Dostupný z W:
< http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/politiky-eu/socialni-politika-v-evropske-unii/1000521/19269/>
 74. SWIDEROVÁ, Šárka. Mošnovské letiště se jmenuje po Leoši Janáčkově. Tisková zpráva. [on-line]. 2006, prosinec. [cit. 2011-05-10]. Dostupné z WWW:
<http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Tiskove_zpravy/TZ_Janacek_Airport1.pdf>
 75. ŠTĚPÁNEK, Bohuslav. Modernizace pardubického letiště má zelenou, o zadání projektu usiluje pět firem. [on-line]. 2011, březen. [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW:
<http://www.mediafax.cz/regiony/3188101-Modernizace-pardubickeho-letiste-ma-zelenou-o-zadani-projektu-usiluje-pet-firem>
 76. Úřad pro civilní letectví: Výroční zpráva 2009. [on-line]. 2009, [cit. 2011-05-05]. Dostupný z WWW:
< http://www.ucl.cz/download/pdf_vz/UCL_2009_tisk_final.pdf>

77. Více než 214 milionů pro pardubické letiště. Průvodce světem dotací. [on-line]. 2001, květen. [cit. 2011-05-08]. Dostupný z WWW:
<<http://www.edotace.cz/dotacni-deni/vice-nez-214-milionu-pro-pardubicke-letiste/>>
78. Výkony a novinky letiště Karlovy Vary, březen 2011. Tisková zpráva. [on-line]. 2011, duben. [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW:
<http://www.airport-k-vary.cz/cs/clanek.php?pg=3&prefix=apt_&id=453&list=&path=%2Fcs%2F>
79. Výkony letišť v osobní letecké dopravě. [on-line]. 2011. [cit. 2011-05-02]. Dostupný na WWW:
<http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/osobni_doprava_casove_rady>
80. Výroční zpráva 2003, Česká správa letišť. [on-line]. 2004. [cit. 2011-05-02]. Dostupný z WWW:
<<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/vyrocnizpravy/Contents/1/2D1FFC8E7A51770161684BCBD3F21728/resource.pdf>>
81. Zastupování OZP v zahraničí. [on-line]. 2010. [cit. 2011-05-10]. Dostupný z WWW:
< <http://www.nrzp.cz/projekty/zastupovani-ozp-v-zahranici.html>>

Seznam použitých zkratek a symbolů

ČR – Česká republika

ECU – European Currency Unit

EHS – Evropský hospodářský prostor

EU – Evropská unie

ES – Evropská společenství

HDP – hrubý domácí produkt

KOM – sdělení Komise

LKKV – Letiště Karlovy Vary

LKMT – Letiště Ostrava Mošnov

LKPD – Letiště Pardubice

LKPR – Letiště Praha Ruzyně

LKTB – Letiště Brno Tuřany

SFEU – Smlouva o fungování Evropské unie

ÚCL – Úřad pro civilní letectví

č. – číslo

čl. – článek

obr. - obrázek

odst. – odstavec

písm. – písmeno

plc. – public limited company (obdoba české akciové společnosti)

tab. - tabulka

tj. – to je

Seznam tabulek

Tab. č. 1.1 Úspora času a paliva v důsledku zlepšení letového provozu.

Tab. č. 2.1 Charakteristika ÚCL.

Tab. č. 2.2 Řazení vybraných letišť ČR podle velikosti.

Tab. č. 3.1 Průměrné náklady vynaložené na pomoc na jednoho cestujícího.

Tab. č. 3.2 Místa příjezdu a odjezdu.

Tab. č. 3.3. Způsoby sdělení žádosti o pomoc ze strany cestujícího.

Tab. č. 3.4 Časové standardy pro zahájení poskytování pomoci (v minutách).

Tab. č. 3.5 Odpovědnost za pomoc na letištích.

Tab. č. 3.6 Struktura norem kvality

Seznam grafů

Graf č. 2.1 Výkony letišť v osobní letecké přepravě v ČR.

Graf č. 2.2 Podíl letišť na objemu přepravovaných cestujících v roce 2010.

Seznam obrázků

Obr. 1.1 Potřeba kratších tratí: mozaika vnitrostátních letů.

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;

- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO)

má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst.3);

- souhlasím s tím, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;

- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode

mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Valašském Meziříčí 10. května 2011.

.....
Linda Marešová

Adresa trvalého pobytu studenta:

Masarykovo náměstí 128

Rožnov pod Radhoštěm

756 61

Seznam příloh

Příloha č. 1 Základní druhy legislativních aktů sekundárního práva EU

Příloha č. 2 Dělení letišť v ČR

Příloha č. 3 Výkony vybraných mezinárodních letišť v ČR